This is a digital copy of a book that was preserved for generations on library shelves before it was carefully scanned by Google as part of a project to make the world's books discoverable online.

It has survived long enough for the copyright to expire and the book to enter the public domain. A public domain book is one that was never subject to copyright or whose legal copyright term has expired. Whether a book is in the public domain may vary country to country. Public domain books are our gateways to the past, representing a wealth of history, culture and knowledge that's often difficult to discover.

Marks, notations and other marginalia present in the original volume will appear in this file - a reminder of this book's long journey from the publisher to a library and finally to you.

Usage guidelines

Google is proud to partner with libraries to digitize public domain materials and make them widely accessible. Public domain books belong to the public and we are merely their custodians. Nevertheless, this work is expensive, so in order to keep providing this resource, we have taken steps to prevent abuse by commercial parties, including placing technical restrictions on automated querying.

We also ask that you:

+ *Make non-commercial use of the files* We designed Google Book Search for use by individuals, and we request that you use these files for personal, non-commercial purposes.

+ *Refrain from automated querying* Do not send automated queries of any sort to Google's system: If you are conducting research on machine translation, optical character recognition or other areas where access to a large amount of text is helpful, please contact us. We encourage the use of public domain materials for these purposes and may be able to help.

+ *Maintain attribution* The Google "watermark" you see on each file is essential for informing people about this project and helping them find additional materials through Google Book Search. Please do not remove it.

+ *Keep it legal* Whatever your use, remember that you are responsible for ensuring that what you are doing is legal. Do not assume that just because we believe a book is in the public domain for users in the United States, that the work is also in the public domain for users in other countries. Whether a book is still in copyright varies from country to country, and we can't offer guidance on whether any specific use of any specific book is allowed. Please do not assume that a book's appearance in Google Book Search means it can be used in any manner anywhere in the world. Copyright infringement liability can be quite severe.

About Google Book Search

Google's mission is to organize the world's information and to make it universally accessible and useful. Google Book Search helps readers discover the world's books while helping authors and publishers reach new audiences. You can search through the full text of this book on the web at `http://books.google.com/`

Über dieses Buch

Dies ist ein digitales Exemplar eines Buches, das seit Generationen in den Regalen der Bibliotheken aufbewahrt wurde, bevor es von Google im Rahmen eines Projekts, mit dem die Bücher dieser Welt online verfügbar gemacht werden sollen, sorgfältig gescannt wurde.

Das Buch hat das Urheberrecht überdauert und kann nun öffentlich zugänglich gemacht werden. Ein öffentlich zugängliches Buch ist ein Buch, das niemals Urheberrechten unterlag oder bei dem die Schutzfrist des Urheberrechts abgelaufen ist. Ob ein Buch öffentlich zugänglich ist, kann von Land zu Land unterschiedlich sein. Öffentlich zugängliche Bücher sind unser Tor zur Vergangenheit und stellen ein geschichtliches, kulturelles und wissenschaftliches Vermögen dar, das häufig nur schwierig zu entdecken ist.

Gebrauchsspuren, Anmerkungen und andere Randbemerkungen, die im Originalband enthalten sind, finden sich auch in dieser Datei – eine Erinnerung an die lange Reise, die das Buch vom Verleger zu einer Bibliothek und weiter zu Ihnen hinter sich gebracht hat.

Nutzungsrichtlinien

Google ist stolz, mit Bibliotheken in partnerschaftlicher Zusammenarbeit öffentlich zugängliches Material zu digitalisieren und einer breiten Masse zugänglich zu machen. Öffentlich zugängliche Bücher gehören der Öffentlichkeit, und wir sind nur ihre Hüter. Nichtsdestotrotz ist diese Arbeit kostspielig. Um diese Ressource weiterhin zur Verfügung stellen zu können, haben wir Schritte unternommen, um den Missbrauch durch kommerzielle Parteien zu verhindern. Dazu gehören technische Einschränkungen für automatisierte Abfragen.

Wir bitten Sie um Einhaltung folgender Richtlinien:

+ *Nutzung der Dateien zu nichtkommerziellen Zwecken* Wir haben Google Buchsuche für Endanwender konzipiert und möchten, dass Sie diese Dateien nur für persönliche, nichtkommerzielle Zwecke verwenden.

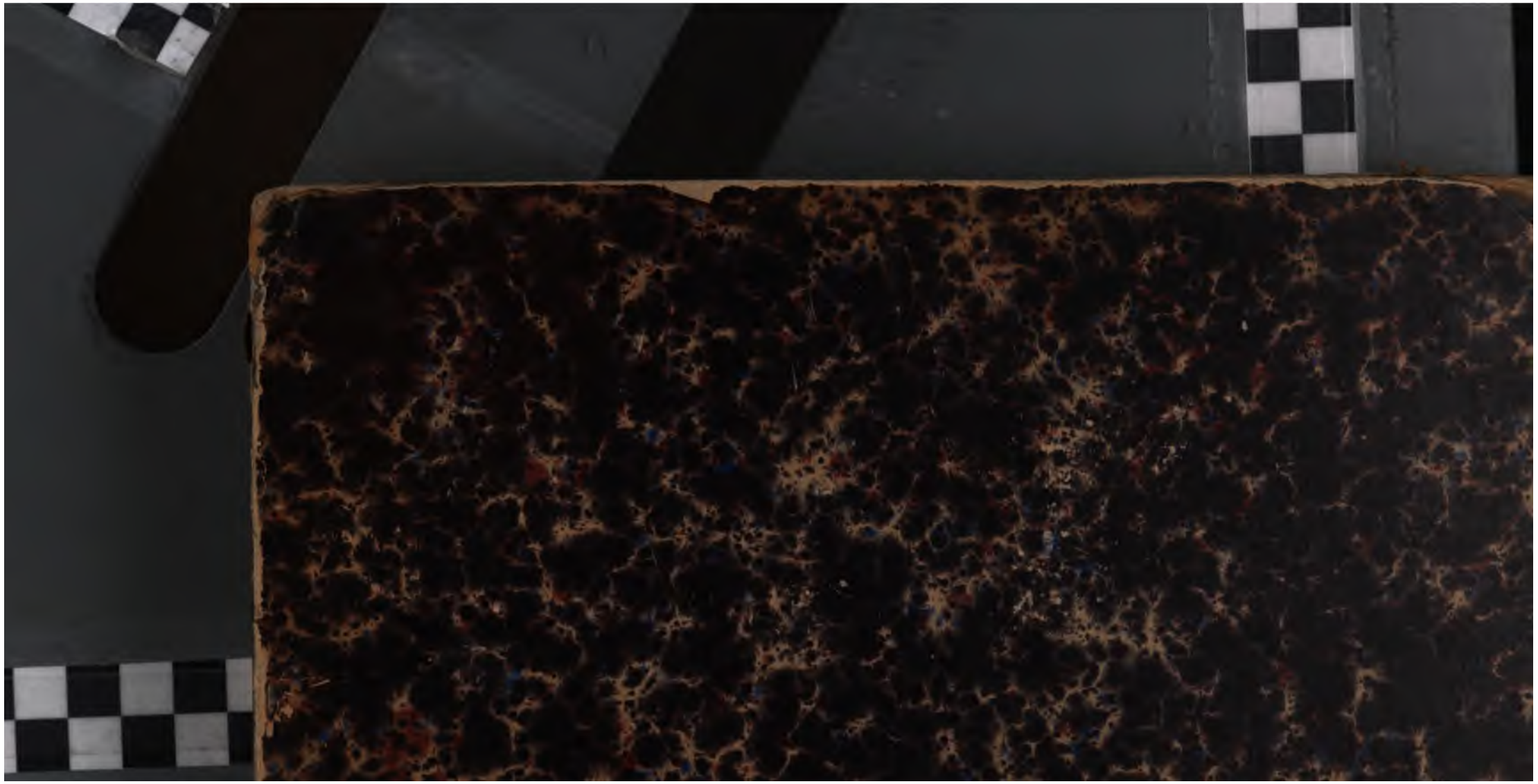
+ *Keine automatisierten Abfragen* Senden Sie keine automatisierten Abfragen irgendwelcher Art an das Google-System. Wenn Sie Recherchen über maschinelle Übersetzung, optische Zeichenerkennung oder andere Bereiche durchführen, in denen der Zugang zu Text in großen Mengen nützlich ist, wenden Sie sich bitte an uns. Wir fördern die Nutzung des öffentlich zugänglichen Materials für diese Zwecke und können Ihnen unter Umständen helfen.

+ *Beibehaltung von Google-Markenelementen* Das "Wasserzeichen" von Google, das Sie in jeder Datei finden, ist wichtig zur Information über dieses Projekt und hilft den Anwendern weiteres Material über Google Buchsuche zu finden. Bitte entfernen Sie das Wasserzeichen nicht.

+ *Bewegen Sie sich innerhalb der Legalität* Unabhängig von Ihrem Verwendungszweck müssen Sie sich Ihrer Verantwortung bewusst sein, sicherzustellen, dass Ihre Nutzung legal ist. Gehen Sie nicht davon aus, dass ein Buch, das nach unserem Dafürhalten für Nutzer in den USA öffentlich zugänglich ist, auch für Nutzer in anderen Ländern öffentlich zugänglich ist. Ob ein Buch noch dem Urheberrecht unterliegt, ist von Land zu Land verschieden. Wir können keine Beratung leisten, ob eine bestimmte Nutzung eines bestimmten Buches gesetzlich zulässig ist. Gehen Sie nicht davon aus, dass das Erscheinen eines Buchs in Google Buchsuche bedeutet, dass es in jeder Form und überall auf der Welt verwendet werden kann. Eine Urheberrechtsverletzung kann schwerwiegende Folgen haben.

Über Google Buchsuche

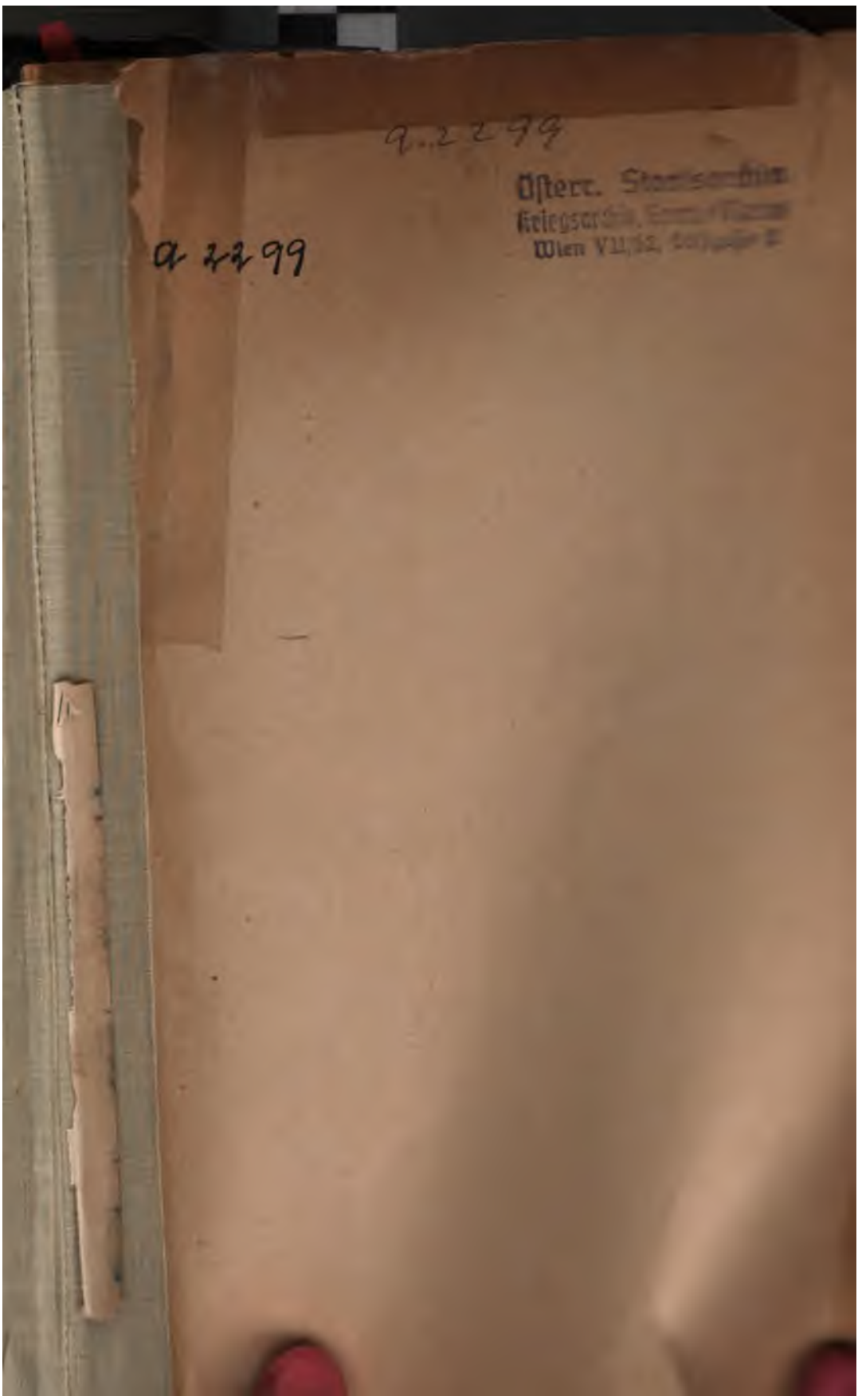
Das Ziel von Google besteht darin, die weltweiten Informationen zu organisieren und allgemein nutzbar und zugänglich zu machen. Google Buchsuche hilft Lesern dabei, die Bücher dieser Welt zu entdecken, und unterstützt Autoren und Verleger dabei, neue Zielgruppen zu erreichen. Den gesamten Buchtext können Sie im Internet unter `http://books.google.com` durchsuchen.



ir-wissensch. Verein. Wien.
chst. K. 4.
6678.

Solomon R. Baker
Book Fund

Made possible
by a gift
to the
Stanford
University
Libraries


9.2299
Österr. Staatsarchiv
Kriegsarchiv
Wien VII, Neustiftgasse 2
a 2299

Österr. Staatsarchiv
Kriegsarchiv, Gemälde Marine
Wien VII/62, Stiftgasse 2
gelöscht am 7.4.19

GESCHICHTE

DER

K. K. KRIEGS-MARINE.

MILITÄR-WISSENSCHAFTLICHER
6678
CASINO-VEREIN WIEN

I. THEIL.

ÖSTERREICHS SEEWESEN

IN DEM ZEITRAUME VON 1500—1797.

ÜBER AUFTRAG DES K. K. REICHS-KRIEGS-MINISTERIUMS, MARINE-SECTION,
NACH AUTHENTISCHEN QUELLEN BEARBEITET

IN DER

ABTHEILUNG FÜR KRIEGSGESCHICHTE DES K. K. KRIEGS-ARCHIVES

VON

JOSEF RITTER RECHBERGER VON RECHKRON,
K. K. OBERSTLIEUTENANT DES ARMEESTANDES.

(MIT EINER KARTE UND EINEM PLANE.)

WIEN, 1882.
VERLAG DES K. K. REICHS-KRIEGS-MINISTERIUMS, MARINE-SECTION.

BCP

Aus der k. k. Hof- und Staatsdruckerei.

Stetig wuchs Oesterreichs Machtfülle und materielle Wohlfahrt während der letzten drei Jahrhunderte; nur das Seewesen harrte der gedeihlichen Entwicklung. Sie zu fördern, legten Regenten und Staatsmänner von historischer Unvergänglichkeit wiederholt Hand an. Umsonst blieb all' ihr Mühen den einengenden Verhältnissen gegenüber.

Wohl kamen mit Venedig und Dalmatien weitgestreckte Küstengebiete an Oesterreich, und die navalen Streitmittel der einstigen Republik führten nun an Stelle des Löwen von San Marco die kaiserliche Flagge. Aber grossgezogen in altvenetianischen Traditionen, wusste sich diese Kriegs-Marine nicht in die neue Ordnung der Dinge zu schicken; Stillstand im Seewesen war Folge davon.

Erst Kaiser Franz Josef I. blieb es vorbehalten, Oesterreich's maritime Wehrmacht dauernd zu begründen; eine Schöpfung, durchleuchtet von des Erzherzogs Maximilian Vorbild. Helgoland und Lissa geben Zeugniss, wie Seiner Majestät Kriegs-Marine, in dem Glauben an die eigene Kraft, unter Habsburg's Flagge zu siegen weiss.

Eintheilung des Stoffes für die Geschichte der k. k. Kriegs-Marine.

Weltgeschichtliche Ereignisse markiren drei Hauptphasen in der Entwicklung des österreichischen Kriegsmarinewesens, und danach wurde das Werk gegliedert.

Der I. Theil, den Zeitraum von 1500 bis 1797 umfassend, bildet gleichsam die Vorgeschichte der heutigen navalen Streitmacht Oesterreichs. Sie bringt Entstehung und allmälige Ausbreitung des erbländischen Handels- und Seewesens, begleitet von oft erneuerten Versuchen, eine Kriegsmarine zu schaffen, zur Anschauung. Dadurch wird unwiderleglich konstatirt, dass Oesterreich den heutigen Wohlstand nicht blindem Zufalle, sondern unablässigem Mühen seiner Regenten verdankt. Unverrückt waren deren Strebungen während einer langen Geschichtsperiode auf hohe kulturelle Zwecke berechnet. Ueber die Ursache, warum dieselben ungeachtet bewunderungswürdiger Ausdauer innerhalb langer Frist nur unvollkommen erreicht wurden, gibt der vorliegende Band, ein Beitrag zur Kulturgeschichte Oesterreichs, vollen Aufschluss.

Der II. Theil beginnt mit jener Phase der Weltgeschichte, welche 1797 eine neue staatliche Ordnung in Europa herbeiführte, Völkerkämpfe im Gefolge hatte und namentlich Oesterreichs Herzblut in Strömen forderte. Da nach Beendigung dieser Kriege ein weit ausgedehntes Küstengebiet und auch 1814 Venedigs navale Streitmittel an Oesterreich

men, musste dessen See- und Kriegsmarinewesen eine völlig neue estaltung annehmen; und diese blieb bis zum Jahre 1848 nahezu nverändert.

Der III. Theil, die Reformbestrebungen von 1850 an bis zur egenwart umfassend, verzeichnet den Aufschwung der österreichischen aritimen Wehrmacht.

Angesichts der Bedeutung, welche der mächtige Donaustrom für esterreich stets hatte und haben wird, muss die Geschichte der „Schiffs-mements und Flotillen" auf den Binnenwässern der Monarchie, wie lche im Laufe der Zeiten Anwendung fanden, als Anhang in die eschichte der k. k. Kriegsmarine aufgenommen werden.

Inhalt

des ersten Theiles.

Seite

I. Rückblick auf das XVI. und XVII. Jahrhundert 1
Umfang der erbländischen Navigation während des XVI. Jahrhunderts 3
Der Streit mit Venedig zu Beginn des XVII. Jahrhunderts 7
Die Wallenstein'sche Kriegsmarine 9
II. Marine- und Kommerzwesen während der ersten Hälfte des XVIII. Jahrhunderts 12
Gründung des erbländischen Seehandlungs- und Marinewesens durch Kaiser Karl VI. 14
Erster Versuch zur Belebung des erbländischen Seehandels 23
Die erste erbländische Kriegsmarine 25
Die politischen Konstellationen unter Karls VI. Regierung für das erbländische Seehandelswesen 33
III. Handelspolitik Oesterreichs in der zweiten Hälfte des XVIII. Jahrhunderts ... 37
Handelsbeziehungen zur Türkei 40
Der Orienthandel 44
Der Levantehandel 46
Einfluss der Barbaresken auf die erbländische Navigation und insbesondere auf den österreichischen Levantehandel 48
Handelsbeziehungen zu Russland 54
Handel mit Portugal 58
Handelsbeziehungen zu Spanien, Frankreich, England, Venedig, den kaiserlichen Niederlanden und Toscana 60
IV. Küstenschutz, Navigation und Schiffbau 1740—1756 68
Sicherung der Küsten 70
Navigation und Schiffbau 72
Rückwirkung des siebenjährigen Krieges auf das erbländische Marinewesen 1756—1760 75
Hemmung der erbländischen Navigation durch preussische Armateurs 79
V. Bestrebungen zur Errichtung einer erbländischen Kriegsmarine 1767—1770. 83
Ausrüstung erbländischer Armateurs 87
Errichtung eines Seearmements 90
Die Wahl des Marine-Kommandanten und dessen Programm 94
Maussée's Vorschläge zur Ausrüstung und Bemannung der zwei Fregatten ... 97
Die Opposition gegen die Errichtung eines Schiffsarmements 103

Seite

Die Transaktion mit dem Grossherzoge von Toskana 111
VI. Das Seegebiet während des letzten Dezenniums unter Maria Theresia's Regierung 1770—1780 116
Die Trennung des deutschen von dem ungarischen Littorale 1776 123
Oesterreichs maritim-politische Position während dieses Zeitabschnittes 126
Die dem Aufschwunge des Navigationswesens ungünstigen Momente 130
VII. Die überseeische Navigation 1774—1786 142
VIII. Die navalen Streitmittel und das Seegebiet unter Kaiser Josef II. 1780—1790 157
Die beiden Kutter aus den Niederlanden 160
Der Türkenkrieg 1788—1789 173
Die Veranlassung zum Kriege und allgemeine Uebersicht des Verlaufes der Kriegsereignisse 173
a) Defensiv-Massnahmen im Küstengebiete 179
b) Verwendung der navalen Streitmittel bei der Diversion gegen Albanien 196
c) Die Vermehrung der navalen Streitmittel 206
IX. Die Reduktion der navalen Streitmittel unter Kaiser Leopold II. 1790—1791. 217
X. Einfluss der französischen Revolution auf die Massnahmen im erbländischen Küstengebiete 1792—1796 225
1792 225
1793 229
1794 240
1795 244
XI. Defensions-Massnahmen im Küstengebiete während des Jahres 1796 249
XII. Der temporäre Verlust Triest's 1797 und der Friede von Campo Formio 266
Die französischen Invasionstruppen in Triest und Fiume 274
Verwendung eines Theiles der navalen Streitmittel bei der Okkupation von Dalmatien 281
Ventilirung der Kriegsmarinefrage in Folge der territorialen Veränderungen .. 287

Beilagen.

1. Schreiben des Grafen Pallavicini an den Prinzen Eugen von Savoyen, ddo. Neapel, 26. Februar 1734 1
2. Schreiben des Grafen Pallavicini an den Prinzen Eugen von Savoyen, ddo. Triest, 24. Oktober 1734 2
3. Obrist-Feldtwachtmeister-Patent für den Conte Pallavicini Giovanni Luca, General der Galeeren und der übrigen Marina bestellten Commandanten 5
4. Capitulation mit dem Conte Pallavicini wegen Augmentirung der Marina 5
5. Gehorsamb-Patent für den Obristen Pallavicini auf die errichtende zwey Bataillonen, eines von Mateloten und eines von soldathen 7
6. Bericht der Buchhalterei über die Rechnungslegung von Seite des Marine-Kommandanten Grafen Pallavicini vom 5. April 1737 7
7. Die Marine-Konferenz an den Hochgeborenen Grafen Joh. Luca Pallavicini, Kommandanten der Seemacht Sr. Majestät 12

Seite

8. Die Ma ine-Konferenz, abgehalten zu Laxenburg am 20. Mai 1735; anwesend: Graf von Sinzendorff, Hofkanzler; Herr von Villasor, Präsident des spanischen Rathes; Herr von Rialp, Staatssekretär 15
9. Nachweis der im Jahre 1764 von der Republik Venedig an die Barbaresken-Staaten entrichteten Tribute 17
10. Denen Glorreichsten unter denen Christlichen hohen Fürsten: denen auserwehlten über die durchlauchtige Potentaten, die in Messiam glauben: denen die wegen Ihrer Macht und Herrlichkeit berühmt und mit vielen Tugenden begabet, nemlich dem durchlauchtigsten grossmächtigsten Römischen Kaiser und Grossherzog von Toscana: Wie auch der durchlauchtigsten grossmächtigsten Römischen Kaiserin, unserem sehr grossen Freund auch Freundin, deren Ende Gott der Allmächtige beglücke und nach dem Weg des Heiles lenke 17
11. K. k. Obrist-Feldwachtmeisters-Patent für den Johann Carl Rittern de Maussée. 20
12. Auf Grund des Protokolles der in Triest abgehaltenen Kommission mit dem Kommandanten der beiden kaiserlichen Fregatten, Herrn de Maussée, sind rücksichtlich deren Ausrüstung und Benützung nachfolgende Punkte der Erwägung zu unterziehen 21
13. Allerunterthänigster Vortrag der hungarischen Hofkanzley ddo. 27. Mai 1791, das hungarische Littorale betreffend 25
14. Die Zollerleichterung zu Gunsten der erbländischen Unterthanen betreffend... 31
15. Auszug aus dem Vortrage der Hofkammer vom Jahre 1772 33
16. Bericht des Major Vukassovich an den Triester Gouverneur 34
17. Stand- und Gebührs-Entwurf der k. k. Marine im Adriatischen Meere auf den completen Stand 35

Berichtigungen.

Seite 38, 5. Zeile von unten zu lesen: anstatt „bildete“ — „bildeten“
„ 40, 17. Zeile von unten zu lesen: anstatt „des“ — „der“
„ 46, 6. und 8. Zeile von oben zu lesen: anstatt „den“ „konnte“ — „dem“ „konnten“
„ 114, 6. Zeile von unten zu lesen: anstatt „arbaute“ — „erbaute“
„ 116, 10. Zeile von unten zu lesen: anstatt „ein solcher, welcher — dass er“ — „eine solche, welche — dass sie“

Benutzte Quellen

zum ersten Theile.

Akten des k. k. Haus-, Hof- und Staats-Archives.

„ „ „ „ Kabinets-Archives: „Staatsräthliche“ und „Lacy'sche Akten“.

„ „ „ „ Hofkammer- (Reichs-Finanz-) Archives.

„ „ „ „ Kriegs-Archives: „Feldakten, hofkriegsräthliche Akten, Memoires und die vom Kabinets-Archive an das Kriegs-Archiv abgetretenen Akten (a. K. A. A.).“

Akten der Registratur des Reichs-Kriegs-Ministeriums.

„ „ Archive in den Provinzen Görz und Gradiska.

„ des gräflich Starhembergischen Archives zu Ridegg.

Feldzüge des Prinzen Eugen von Savoyen, Band VII, Wien 1881.

Mittheilungen des Kriegs-Archives, Jahrgang 1878 von pag. 146 an.

Arneth. Prinz Eugen von Savoyen. Wien 1858.

„ Geschichte Maria Theresia's. Wien 1876.

Schweighofer. Versuch über den gegenwärtigen Zustand der österreichischen Seehandlung. Wien 1783.

Freiherr von Lichtenstern. Oesterreichs Handel nach der Levante. Wien 1802.

Jordan. Geschichte der brandenburgisch-preussischen Kriegsmarine. Berlin 1856.

Du Sein. Histoire de la Marine. 1879.

Aus der k. k. Hof- und Staatsdruckerei.

I.

Rückblick auf das XVI. und XVII. Jahrhundert.

Kaiser Karl V., den dritten Theil des zivilisirten Europa und das neu entdeckte Amerika beherrschend, überliess bei so gewaltiger Machtfülle seinem Bruder Ferdinand, dem Gründer der österreichischen Linie, den deutsch-habsburgischen Besitz. Dieser ward vergrössert durch Ferdinand's folgenreiches Ehebündniss mit Anna, der Schwester Ludwig's, welcher Ungarns und Böhmens Krone trug. Nach früheren Stipulationen nämlich wurde Ferdinand bei Ludwig II. Tode (fiel 1526 in der Schlacht bei Mohács) als König von Ungarn und Böhmen anerkannt. Mit diesen Erwerbungen erhob sich die deutsch-habsburgische Linie zur Grossmacht. Und kaum ist Herrscherfamilien je eine schwierigere Mission zu Theil geworden, als der Dynastie Habsburg, welche aus so verschiedenartigen Ländern ein einheitliches staatliches Gebäude aufführen sollte.

Weltbewegende Ereignisse verzeichnet die Geschichte des XVI. und XVII. Jahrhunderts, während welchen Deutschland Ausgangspunkt und Schauplatz des grossartigsten und denkwürdigsten Geistes- und Völkerkampfes war. Eng verflochten mit den Geschicken Mitteleuropa's bekleideten während diesem Zeitraume Ferdinand I. (bis 1564), Maximilian II. (bis 1576), Rudolf II. (bis 1612), Mathias (bis 1619), Ferdinand II. (bis 1637), endlich Ferdinand III. (bis 1657) die deutsche Kaiserwürde. Solche Last drückte um so schwerer, als die Krone Ungarns erst nach zweihundertjährigem blutigen Ringen mit den Osmanen völlig gewonnen und der habsburgischen Dynastie gesichert werden konnte. In Oesterreichs Annalen sind dies die glorreichsten Blätter, denn während dieser denkwürdigen Epoche stand unser Vaterland unbezwingbar als Vormauer des gesitteten Europa gegen asiatische Barbarei.

Angesichts solcher Begebenheiten, die während zweier Jahrhunderte den mittleren Theil dieses Kontinentes erbeben machten, scheinen die Schicksale eines unbedeutenden, von den Weltbegebenheiten weitabgelegenen Küstenstriches kaum des Erwähnens werth. Allerdings sind für den obbezeichneten Zeitraum an das habsburgisch erbländische Küstengebiet keine Erinnerungen geknüpft, welche der Weltgeschichte angehören. Aber als Stätte, wo eine hohe, das Volkswohl bezweckende Idee Wurzel fasste und im Laufe der Zeit zur That wurde, müssen die von der Adria bespülten Gestade des Patrioten und nicht minder jedes Denkers Interesse in hohem Grade erregen. Nicht willkürlich ist für die Darstellung des allmäligen Werdens im erbländischen Küstengebiete der Zeitpunkt gewählt, sondern die Geschichte selbst zeichnet ihn vor. Mag man noch so hoch hinauf in das Mittelalter die einstige Blüthe des Triester Gebietes verlegen, so war sie doch im Laufe der Zeit von der stolzen und mächtigen Republik Venedig völlig zerstört. Bei Beginn des XVI. Jahrhunderts fanden sich selbst leise Spuren nicht mehr vor. Von 1500 an tritt aber die den deutschen Habsburgern eigene Meeresküste als wichtiger Faktor in Oesterreichs Geschichte ein.

Entscheidend für Europa's zukünftigen See- und Welthandelsverkehr war das Ende des XV. und der Beginn des XVI. Jahrhunderts. Durch Auffindung des direkten Seeweges nach Ostindien hatte das Mittelländische Meer seine frühere grosse merkantile Bedeutung verloren; es musste plötzlich zu einer Weltverbindungsstrasse untergeordneten Ranges herabsinken. Für die politische Gestaltung der Dinge in der „alten Welt" barg dieses Meeresbecken immer noch Grosses in sich. In Bezug auf den Seeverkehr aber, dessen Bahnen sich gegen alle Theile des Erdballes eröffneten, traten seine Anwohner mehr in die Dunkelheit zurück. Ja für die bislang so stolze und mächtige Republik Venedig war der Todeskeim gelegt. Nach unwandelbaren physischen Gesetzen bedingt aber das Absterben allmäliges Erstehen neuen Lebens. Naturgemäss musste daher der mächtigste jener Staaten, denen ein Theil der Küste am Adriatischen Meere eigen war, am meisten durch den Verfall der Republik von S. Marco gewinnen.

Wenn das erbländische Seegebiet vor und selbst während des XVI. und XVII. Jahrhunderts noch aus seiner Unbedeutendheit nicht hervortrat, so lag der Grund in der politischen Abgrenzung, die rücksichtlich Venedig kaum ungünstiger gedacht werden könnte. Die Erbland-Küste reichte nämlich nur von S. Giovanni di Duino bis zur Bucht von Muggia, von wo an sie durch das venetianische Gebiet von Istrien

bis zur Ausmündung des Canale dell' Arsa unterbrochen war. Hier wieder beginnend, erstreckte sie sich bis zur Krainer Grenze (Sta Croce nordwestlich Fiume) und setzte sich dann als kroatisches Littorale bis nördlich der Zermagna fort. Das Küstenland von der Arsa-Mündung bis zur Zermagna, obschon nicht durch fremdes Territorium unterbrochen, war doch rücksichtlich des Seeverkehres in Fesseln gelegt; denn die vorgelagerten Inseln des Quarnero, gleichsam Wachtposten im Meere bildend, gehörten der Republik Venedig. Bei solcher Konfiguration der Grenzen konnte die geringste Regung in dem österreichischen Küstenlande dem Senate der Dogenstadt nicht verborgen bleiben. Der Löwe von San Marco hatte vor und beim Beginn des XVI. Jahrhunderts noch genügend Kraft, jedes Aufstreben an den Meeresgestaden des Nachbarreiches niederzuhalten, ja im Keime zu ersticken. Und daraus wird erklärlich, dass die Anwohner des erbländischen Seegebietes darauf beschränkt blieben, ihre Subsistenz zum Theil dem wenig ergiebigen Karstboden, zum Theil dem vom Nachbarstaate bewachten Meere abzuringen. Fischfang, Verkauf und Verfrachtung der wenigen Bodenprodukte,[1]) endlich Erwerbung von Frachtlohn bei den Republiken Venedig und Ragusa bildeten die wesentlichen Ressourcen im österreichischen Küstengebiete.

Umfang der erbländischen Navigation während des XVI. Jahrhunderts.

War auch der Verkehr zur See durch die Republik Venedig auf ein Minimum eingeschränkt, so bestand doch eine erbländische Navigation. Den Massstab für deren Umfang geben die folgenden authentischen Thatsachen.

Für den Kriegszug des „Feldhauptmannes Katzianer" gegen den Woywoden Zápolya von Siebenbürgen sollten 1528[2]) die „aus Gmunden

[1]) Das Triester Stadtgebiet verfrachtete seine geringen Bodenerzeugnisse, hauptsächlich aber Salz, welches man geschäftsmässig aus Salinen gewann; an der kroatischen Küste hinwieder lebten ganze Dorfschaften von der Devastation der Wälder, indem sie den Republiken das Holz zuführten. (Hofkammer-Archiv.)

[2]) Es war dies jener Streit, welcher nach dem Tode des Königs Ludwig II. von Ungarn der Erbfolge wegen zwischen Ferdinand von Oesterreich (Gemal von Ludwigs Schwester) und Zápolya entbrannte.

und Ofen nach Wien" gebrachten „Nassadistenschiffe"[1]) bemannt und ausgerüstet werden.[2]) Schon im nachfolgenden Jahre nöthigte der Mangel an Schiffleuten zu förmlicher Organisation der Schiffsarmements, und es wurde „Niklas von Rauber zu einem obersten Hauptmann auf denen Schiffen" bestellt, welchem man „Joachim von Thalheim" als „Leithaner" beiordnete.[3]) Der eigentliche Organisationsakt durch den Hofkriegsrath und die Instruktion für „Erhaltung von Galioten und Nassarenschiffen" datiren vom Jahre 1530, und erst da geschieht der Werbung von Schiffleuten im Küstengebiete Erwähnung.[4])

In letzterem hatte 1539 die Navigation vorübergehend grössere Dimensionen angenommen. Anlass dazu gab die Besorgniss vor dem gewaltigen Seeräuber Scherredin Barbarossa.[5]) „Hieronymus von Zara"[6]) hatte nämlich von Kaiser Karl V. den Auftrag erhalten, die in dem erbländischen Seegebiete ausgerüsteten Galioten zu bemannen. Auf „Laibach wurden 200, Görz 150, Gradiska 140, Meran 60, Triest 100, Mitterburg 200, Fiume 100 Ruderknechte" anrepartirt, die sich zu „St. Veit am Pflaumb" (Fiume) zu versammeln hatten.[7]) Vermuthlich gab Venedig die Mehrzahl der Fahrzeuge, da die Republik wohl am meisten von dem Barbaren zu besorgen hatte. Zara's Bericht betont die völlige Schutzlosigkeit der Küste und weiset darauf hin, dass Zengg ohne Befestigung sei. Lange Zeit währte es aber, ehe an Küstenschutz ernstlich gedacht ward. Erst 1552 trat in Triest eine „königliche Kommission" zusammen, um die vorhandenen Schutzwehren dieser Stadt umgestalten, d. h. letztere nach neuem Plane befestigen zu lassen. Aber auch diese Berathung erfolgte nur deshalb, weil zur Zeit zu besorgen stand, dass „Türken oder Venediger" zum Angriffe schreiten würden. Der kaiserliche Feldhauptmann Freiherr von Thurn, welcher zu dieser Kommission berufen, aber „in Folge eines Fussübels an persönlichem Erscheinen verhindert" war, schrieb am 22. Juni von Schloss Gradiska: die Befestigung Triest's[8]) „bis auf bessere Gelegenheit denn

---

[1]) Die Nassadisten waren eine eigene Spezies von Schiffsleuten in der Raaber und Komorner Gegend.

[2]) Kriegs-Archiv F. VIII, Nr. 2, 1528.

[3]) Kriegs-Archiv F. XII, Nr. 3, 1529.

[4]) Kriegs-Archiv F. II, Nr. 1, 1530.

[5]) Eines Töpfers Sohn aus Lesbos, Renegat.

[6]) War Bürgermeister in Wien, Kriegs-Archiv F. IX, Nr. 1, 1531.

[7]) Kriegs-Archiv F. VII, Nr. 2, 1539.

[8]) Die damaligen Schutzwehren der Stadt hatte „Francisco de Palze" angelegt.

jetzo zu verziehen.“ [1]) Die „verordneten Commissarien Niklas von Thurn, Jakob von Lamberg und Veit von Danneberg“ reichten nun einen Entwurf „wegen Besetzung und Vertheidigung der Orte und Flecken am Meere“ ein, welchen König Ferdinand 1555 genehmigte.[2]) Im März dieses Jahres sollten in „dem Bleiberg bei Villach, am Steinfeld und anderen Bergwerken sogleich 1000 gute Knecht“ aufgenommen, über selbe „ein stattlicher Hauptmann bestellt“, und solche „in Bereitschaft gehalten werden, den dermalen bedrohten Ortschaften am Meer zu Hilfe“ zu kommen.[3]) Nun hatten sich aber bei „Ankunft der türkischen Armada im Adriatischen Meer einige Hauptleut geweigert“ ... „der ergangenen Vertheidigungsordnung gemäss“ den gefährdeten Ortschaften Hilfe zu bringen und „der Verwalter der Hauptmannschaft Krain“ verlangte die Verstärkung von Triest, ebenso Proviantirung und Sicherung von Zengg und Fiume.[4])

In jener Zeit musste die Navigation, namentlich im Zengger Gebiete, in Zunahme begriffen gewesen sein, denn es wurden nicht nur zur Bewachung der Küste und Auskundschaftung der feindlichen Eskadres, sondern auch zum Kampfe armirte Fahrzeuge verwendet.[5]) Im Allgemeinen lässt sich der damalige Umfang der erbländischen Seeschifffahrt nach folgenden Daten annähernd richtig schätzen. Für die Bemannung der Schiffsarmements auf der Donau sollten im Seegebiete brauchbare Schiffsführer und Matrosen geworben werden. Der damit betraute „H. W. Hoyos“ berichtet (8. Februar 1557) aus Triest an den „König von Böheim,“ er habe in der „Stadt Triest erfahren und geübt auf die Armada zu gebrauchen bis in die zwanzig, welche zu Patroni [6]) der Fussten [7]) Bärbäten, [8]) Bergentini, [9]) Berkalunga und Rufieneln“ [10])

---

[1]) Kriegs-Archiv F. VI, Nr. 60, 1552.

[2]) Kriegs-Archiv F. III/3 u. 3A, 1555.

[3]) Kriegs-Archiv F. III, Nr. 23, 1555.

[4]) Kriegs-Archiv F. I, Nr. 13 ad 3, 1555.

[5]) Nach den amtlichen Quellen waren dies aber blos kleine Schiffe, die sich von der Küste nicht entfernen konnten. Kriegs-Archiv F. XII, Nr. 12, 1556.

[6]) „Padron“, ein Individuum, „welches auf die Ruderer achtung gibt“.

[7]) „Fusta“ oder „Fregatte“, so wie auch „Brigantine“ oder „Jagdschiff“ (in den Akten so erklärt).

[8]) Bedeutung nicht zu eruiren (vermuthlich eine Art Brigantine).

[9]) „Bergantino“, Variante von Brigantine.

[10]) Dürfte von „Rufa“ (illirisch) abgeleitet und die Uebersetzung des holländischen Wortes „Roef“ sein, welches gleichbedeutend mit dem französischen „Arrière Poupe“ ist.

ermittelt . . „zu Sandt veit am Pflaumb werden acht zu Patroni, so viel zu Comety[1]) und an die dreissig Azarinarij[2]) überall sein" ... „zu Aquileja, Herninain, Sandt Georgen, Maranuth, Pressenich, Sandt Iohannes ungeferlich bis in die vierzig Azarinarij." Nunmehr beweiset Hoyos: „Nachdeme aber ain Fusst aines Patrons, aines Comety, acht Marinari, nemblich vier Compani dearbory[3]) und vier Probiery[4]), auch zween Büchsenmeister nothdurftig u. s. w. dass gegen dem das von nöten viel zu wenig" und nicht mehr „in der Königl. Apost. Gebiet zu finden" sei. Er brachte in Vorschlag „etliche geschickte Personen die hier (Triest) wohl zu finden sein werden" mit Geld versehen nach Venedig [5]) und nach Neapel als Werber zu senden. Dabei konnte Hoyos aber die Bemerkung nicht unterlassen „es sein dieselbigen (Venetianer und Neapolitaner) auch gegen Turggen (Türken) mehr geübet als die herumben (herüben), wiewol die Warheit wie ichs verstehe zu melden: Wer auf Fluss und siesse Wässer nit geübet, er sei auf dem Meer als erfahren er wolle, so ist es Ime ein Neue und fremde Sachen," d. h. die Werbung fremder Matrosen für das Donau-Schiffsarmement sollte vorerst wohl überlegt werden.[6])

In Vorstehendem sind die historischen Thatsachen bezüglich der maritimen Bedeutung des erbländischen Küstengebietes während des XVI. Jahrhunderts der Wesenheit nach beleuchtet. Von kommerzieller Thätigkeit der Küstenbewohner in Bezug auf das Hinterland konnte nicht die Rede sein, da Austausch und Verkehr mit den Fremden den eigenen Konsum nicht überragte.

---

[1]) „Comito", der „das Schiff dirigirt mit seinem Pfeifel".

[2]) Dürfte Steuerleute bedeuten: „Azal" (Azarium und Azarum) Nadel der Boussole. (Das Wort „Azal" ist venetianischen Ursprunges.)

[3]) Es gab auf den Galeeren verschiedene Gattungen von „Compagni". Die in dem Aktenstücke als „dearbory" bezeichneten hiessen „Compagni d'albero", welche während der Fahrt ihren Posten auf dem im Vordertheile des Fahrzeuges „angebrachten Gerüste" hatten, am Vordermast hantirten und dem Comito gehorchten.

[4]) Scheint von dem illirisch-dalmatinischen „Proboé" abgeleitet zu sein, was so viel als „Piton", nämlich Schiffshaken bedeutet; mithin „Probiery" Leute, die ausschliesslich mit diesem Schiffsgeräthe arbeiteten. (Prova, Vorderschiff.) Ausser diesen eben Genannten, welche die Chargen repräsentirten, waren die Ruderknechte (gewöhnlich Sklaven oder Missethäter) vorhanden.

[5]) „Obschon die Venediger ihren Unterthanen, von anderen Herrn Dienst anzunehmen, verboten, werden desunangesehen Ihr viel herkummen und sich bestellen lassen."

[6]) Kriegs-Archiv F. II ad 2, Litt. C, 1557.

Der Streit mit Venedig zu Beginn des XVII. Jahrhunderts.

Die aus dem, an die habsburgischen Lande angrenzenden türkischen Gebiete nach Kroatien geflüchteten Christen: „Uskoken" machten sich in und um Zengg sesshaft,[1]) die Verpflichtung auf sich nehmend, „die Gränze wider den Erbfeind männlich zu schützen." Sie mussten „nicht nur auf dem Land, sondern auch auf dem Meer" in den Kampf ziehen.[2]) Dass diese der Barbarei entronnenen Flüchtlinge bei dem fortwährenden Kriegszustande nicht leicht zu disziplinieren waren, lag in der Natur der Verhältnisse und der Individuen.

Was auch Erzherzog Karl[3]) und ebenso dessen Sohn Ferdinand in der Zeit von 1564 bis 1603 gegen die von den Uskoken auf dem Meere verübten Gewaltthätigkeiten verfügen mochten, blieben doch die strengsten Massnahmen für die Dauer fruchtlos. Venedig, durch diese Ausschreitungen am meisten behelligt, suchte auf diplomatischem Wege wiederholt Abhilfe beim Kaiser. Diesem fehlte es nachweisbar[4]) nicht am Willen, doch konnte er bei den damaligen staatlichen Verhältnissen nicht dauernd Ruhe schaffen, denn selbst die Hinrichtung der Uebelthäter wollte nicht verfangen. Nun schritt die Republik zu Repressalien, welche aber keinesweges die Uskoken, sondern die friedlichen Bewohner des erzherzoglichen Gebietes auf das härteste schädigten. Namentlich 1603 hatten die Venetianer „schier ärger als Türken und Tartaren gehaust."[5]) Ungeachtet dessen griff Erzherzog Ferdinand[6]) „als friedliebender Herr nicht zu den Waffen;" er liess vielmehr die Urheber des Zwistes „streng bestraffen." Eine Art von kleinem Krieg zu Lande und auf der See währte immer fort. Die Republik von S. Marco, welche keinen Gegendruck fand, steigerte ihre Forderungen. Erst in Folge einer Landung der Venetianer bei Fiume 1612, bei welcher „268 gebaute Häuser (ohne Stadel und Scheuern) eingeäschert" wurden,

---

[1]) Dies geschah in den Jahren 1540 bis 1547, Kriegs-Archiv F. IX, Nr. 31, 1540, und F. XXIII, Nr. 90, 1547.

[2]) Kriegs-Archiv F. XIII, P. 1, 1615—1618.

[3]) Erhielt als dritter Sohn Kaiser Ferdinand I. nach dessen Tode (1564) die Steiermark, Kärnthen und Krain.

[4]) Innerösterreichischer Hofkriegsrath 1584, Reg. Nr. 15 u. 1586, Register Nr. 25.

[5]) Kriegs-Archiv F. XIII, Nr. 2, 1516—1618.

[6]) Sohn des Erzherzog's Karl (dritter Sohn Kaiser Ferdinand I.).

sah sich Erzherzog Ferdinand veranlasst, „auch zur Deffendirung des Landes und der armen Unterthanen sich in Kriegsverfassung zu stellen.“ Doch auch ferner zeigte sich der Erzherzog, dem Wunsche des Kaisers gemäss, nachgiebig, stets die verlangte Satisfaktion bewilligend.

Als aber 1614 Venedig die gänzliche Entfernung der Uskoken aus dem Zengger Gebiete auf diplomatischem Wege vom Kaiser mit Nachdruck forderte, musste es zum Bruche kommen. Denn der Landesfürst durfte eine grosse Anzahl Familien, die auf Habsburgs Schutz vertrauend, sich in das Littorale geflüchtet und dort sesshaft gemacht hatten, nicht einzelner Uebelthäter wegen, insgesammt von Haus und Hof jagen. Dazu kam aber noch ein weiteres und sicherlich gewichtiges Moment: Die Uskoken hatten „auch die Navigation österreichischer Seiten erhalten, und der Venediger Behauptung ihres angemassten Dominij Maris Adriatici dadurch (durch ihre Kühnheit zur See) zu Boden geworfen.“ [1])

Mit Entschiedenheit wies Erzherzog Ferdinand diese Forderung zurück, und in Folge dessen kam es 1615 zum offenen Kriege. Im November dieses Jahres segelten „eine Galera und 14 Schiffe, darunter 7 armirt, die übrigen mit Kriegsvolk, bei 3000 zu Fuss und 250 zu Pferd, worüber Fabio de Gallo Obrist gewesen,“ gegen Triest. Dort landete „ein guter Theil“ und verwüstete „insbesonders den Burgern von Triest ihre Salzgärten, aus denen sie ihr fürnehmste Nahrung zogen.“ [2]) Nachdem der Kampf mit den Feuerwaffen einige Zeit gewährt, vollführten „leztlich 200 deutsche Musketiere aus der Stadt Triest“ einen Ausfall. Ungeachtet dieselben auch dem Geschützfeuer von den Galeeren ausgesetzt waren, trieben sie die gelandeten Venetianer doch in ihre Fahrzeuge zurück. „In den Scharmützeln (bei der Landung) und der Flucht“ waren „über 600 und darunter auch ihr Obrister Fabio Gallo todt geblieben, der Erzherzoglichen aber nicht mehr denn 7 umkommen und 13 beschädigt worden.“ [3])

Erbittert über so schimpfliche Niederlage, fielen die Söldner der Republik noch im Dezember mit „4000 zu Fuss, 500 Pferden und 2 Stuken“ in der Grafschaft Görz ein, dort „die Dörfer verwüstend und plündernd.“ Mit diesem Vorspiele begann ein Landkrieg, welcher bis

---

[1]) Gräflich Starhemberg'sches Archiv zu Ridegg: Bericht des Grafen Christoph Khevenhüller, Graf zu Frankenberg etc. etc.

[2]) Dies weist darauf hin, dass zu jener Zeit von einem Seehandel in der eigentlichen Bedeutung des Wortes nicht die Rede gewesen sein konnte.

[3]) Kriegs-Archiv F. XIII, Nr. 2, P. 12 und 13, 1615—1618.

zum Jahre 1618 währte [1]) und venetianischerseits vornehmlich die Behauptung der Oberherrschaft auf der Adria zum Zwecke hatte.

War auch der Salz-, Oel- und Holzhandel, welchen Triest und die übrigen Anwohner des erbländischen Küstengebietes betrieben, in Bezug auf Navigation von keinem Belange, so sah sich doch die Republik durch den freien Verkehr österreichischer Schiffe in ihren vermeintlichen Rechten auf die Adria beeinträchtigt.

Bei den welterschütternden Ereignissen, die sich in den ersten Dezennien des XVII. Jahrhunderts vorbereiteten, und in welche das Haus Habsburg so eng verflochten war, musste der Kaiser im Süden der Erbstaaten um jeden Preis den Frieden suchen. Dieser wurde am 1. Februar 1618 zu Wiener-Neustadt derart stipulirt, dass die Uskoken das Zengger Gebiet völlig zu verlassen hatten.[2]) Günstiger Erfolg krönte somit die Bestrebungen der Republik von S. Marco. Fortan konnte sie die so eifersüchtig gehegte Idee der Suprematie im Adriatischen Meere zu voller Geltung bringen. Der dreissigjährige Krieg durchwühlte und erschütterte ja das Herz Europa's derart, dass es von den Vorgängen an der Peripherie des Kontinentes um so weniger berührt werden konnte, als der Erbfeind der Christenheit völlig in Ruhe verharrte.

Die Wallenstein'sche Kriegsmarine.

Auf jenem Meere, welches im Norden die Gefilde Deutschlands umschlingt, wo ein volles Menschenalter hindurch das Blut in Strömen floss, sollte zur Zeit des dreissigjährigen Krieges eine kaiserliche Seemacht entfaltet werden, und demgemäss ertheilte Ferdinand II. am 21. April 1628 dem „Herzog von Friedland" die Bestallung als „General-Capitain des oceanischen und baltischen Meeres und der aufhabenden Armada." Durch dieses Schriftstück [3]) wurden Wallenstein die ausgedehntesten Vollmachten ertheilt.

Gabriel de Roy, „der kaiserliche Flottillen-Inspicient" übernahm in dem nämlichen Jahre die Verpflichtung „nichts anderes als alleinig

[1]) Im Archive der Provinzen Görz und Gradiska befinden sich die auf diese Kriegsereignisse Bezug nehmenden Akten und müssen als Ergänzung des F. XIII Nr. 2 des k. k. Kriegs-Archives angesehen werden.

[2]) Unmittelbar nach dem Friedensschlusse erhielten die Uskoken in der Karlstädter Grenze eine neue Heimat und die Uebersiedlung war „allerseits glücklich abgegangen".

[3]) Kriegs-Archiv F. IV, Nr. 4, 1628.

die Schiffe und Bootsleute zum Transporte der kaiserlichen Soldaten, der Munition und des Proviantes in Bereitschaft zu halten.“[1]) Die Ausrüstung „der Schiffe der kaiserlichen Armada in der Ostsee,“ in den beiden Häfen Rostock und Wismar erfolgte unter der Leitung des Obristen Jacob de Waghij. Ueber Zahl und Gattung der Schiffe, sowie über deren Ausrüstung geben die Akten keinen Aufschluss, es ist blos nachweisbar, dass für „die kaiserliche Schiff“ in dem Zeitraume vom 20. November 1628 bis 10. Oktober 1629 Lieferungen im Werthe von 4049 Reichsthalern gemacht und 916 Reichsthaler, 16 Silbergroschen an Arbeiterlohn bezahlt wurden.[2])

Im August 1629 traf „wiederholt“ die Nachricht von dem Erscheinen „feindlicher grosser Fahrzeuge vor der Küste jenseits von Wismar“ ein.[3]) Noch in demselben Monate sollte Obrist Albrecht Wengersky (herzoglicher Hofkommissär im Lande Mecklenburg) aus Güstrow nach Wismar abgehen, um dort mit Obrist Hatzfeld die „gemeinschaftliche Berathung über ungesäumte Ausrüstung der Schiffe und aller dazu gehörigen Anordnungen zu pflegen und ins Werk zu setzen.“[4]) Zu jener Zeit hatte man blos Kunde von dem Erscheinen „feindlicher Kriegs-Fahrzeuge mit 20 Orlogsschiffen vor der Küste, ohne jedoch die Absicht derselben zu wissen.“ Im Dezember 1629 unternahm de Waghij „aus den Häfen eine Expedition gegen die schwedischen Schiffe,“ welche Rostock und Wismar bedrohten, während „Hauptmann Falkenhagen mit der unterhabenden Besatzung des Regiments Marazini die Vertheidigung des Hafens von Wismar“ führte.[5])

Obschon in den Akten wiederholt der kaiserlichen Marine Erwähnung geschieht,[6]) so lässt sich doch nur die Thatsache feststellen, dass Anfangs Dezember bei Wismar ein Seegefecht stattgefunden habe. Der Bericht (vom 6. Dezember) an den Herzog von Friedland lautet: Vergangenen Freitag haben hiesige Schiff mit dem Feind geschlagen, und weil der Feind mit grossen Verlust gewichen, seind wir des Vorhabens, so viel möglich mehr Schiff auszurüsten und dem Feind nachzusetzen,

---

[1]) Kriegs-Archiv F. XII, Nr. 18, 1629 und F. I, Nr. 11, 1630.

[2]) Kriegs-Archiv F. XII, Nr. 18, 1629.

[3]) Kriegs-Archiv F. VIII, Nr. 20, 1629.

[4]) Kriegs-Archiv F. VIII, Nr. 23, 1629.

[5]) Kriegs-Archiv F. XII, Nr. 18, 1629.

[6]) Kriegs-Archiv F. I, Nr. 10, 11, 22; F. II, Nr. 2, 21, 39; F. IV, Nr. 16, 39; F. VIII, Nr. 1, 1631.

der Hoffnung noch etwas fruchtbares auszurichten.“ [1]) Zu dieser Zeit war der „kaiserliche Flotillen-Inspicient De Roy“ bereits von Wismar abberufen und Marian van der Dufen sollte an seine Stelle treten.[2])

Nach Beendigung der welterschütternden Fehde zwischen Europa's Kulturvölkern, und zwar in jener Zeit, während welcher aus den Brandstätten Deutschlands neues Kulturleben aufkeimte, mussten Habsburgs Herrscher abermals ihr Bestes einsetzen, um die Ueberfluthung durch die Osmanen einzudämmen und zurückzustauen.[3]) Die natürliche Folge davon war, dass das erbländische Seegebiet wieder in Anspruch genommen wurde, weil die Schiffsarmements auf der Donau in Thätigkeit kamen.

---

[1]) Kriegs-Archiv F. XIV, Nr. 5, 1630.

[2]) Kriegs-Archiv F. I, Nr. 11, 1630.

[3]) Türkenkriege von 1660 bis 1664 und von 1683 bis 1698 (Kriegs-Archiv).

II.

Marine- und Kommerz-Wesen während der ersten Hälfte des XVIII. Jahrhunderts.

War schon bei Beginn des XVII. Jahrhunderts Frankreichs Politik dahin gerichtet, die Macht des Hauses Habsburg zu zertrümmern, so hatte sich dieses nach dem dreissigjährigen Kriege dennoch zu neuer Grösse erhoben. Auch die schweren Prüfungen während der Türkenkriege schlugen zu Oesterreichs Heil aus. Kaum aber war die Lohe, welche im Osten Europa's das Firmament geröthet, im Verglimmen, als im Westen für die Erblande drohende Wolken sich zusammenballten. Zu Beginn des XVIII. Jahrhunderts mussten ja die deutschen Habsburger: Kaiser Leopold I. (1658—1705), Josef I. (1705—1711) und Karl VI. (1711—1740) nach dem Aussterben der spanischen Linie zur Wahrung des grossen Erbes den Krieg mit Frankreichs König Ludwig XIV. aufnehmen. Gegen diesen hatte sich wohl eine grosse Koalition gebildet; aber die mit dem Kaiserhause verbündeten Mächte (England, Holland, Portugal u. s. w.) handelten nicht aus grossen politischen Motiven; vorwiegend verfolgten sie kleinliche selbstische Zwecke. Und darin lag der Hauptgrund zur langen Dauer (1701—1714) der blutigen Fehde, welche um so grössere Opfer von den deutschen Erblanden erheischte, als Rákóczy in Ungarn die Flammen des Aufruhres angefacht und geraume Zeit genährt hatte. Aber ungeachtet des 14jährigen Kampfes gegen Frankreich und des Bürgerkrieges im Innern, ging Oesterreich aus unauflöslich scheinenden Wirren, mehr denn je gefestigt und gegen das Andringen neuer Stürme gestählt, hervor.

Schon vor dieser langen Drangperiode zeigten sich Anläufe zur Entwicklung eines höheren Kulturlebens. Was in solcher Beziehung unter Kaiser Leopold I. geschah, gibt freilich nur einen weit entfernten und darum undeutlichen Hintergrund, aus welchem aber doch zu erkennen,

dass dieser Regent, so wie seine Nachfolger, den Aussenhandel als ein wesentliches Mittel zur Festigung der staatlichen Kraft betrachtete. Schon im Jahre 1667 waren auf Grundlage eines 1656 mit der Republik Venedig abgeschlossenen Rezesses[1]) die Zölle für den Transitohandel durch Tirol bedeutend herabgesetzt worden,[2]) um „den Zug fremder Waaren, wo nicht völlig, jedoch meistentheils auf die Tiroler Strassen zu bringen.“[3]) Es sollten die Kaufmannsgueter indifferenter“ auf dieser Route versendet werden und der Kaiser liess das Reskript in den Reichsstädten „Augsburg, Frankfurt und Cölln“ publiziren.[4]) Auf den Antrag des Marchese Fleury,[5]) einen Exporthandel auf der Donau in das Schwarze Meer ins Leben zu rufen, ging Leopold I. bereitwilligst ein und ertheilte selbem 1680 das Patent „auf der Donau nacher Turkhey und weiters in die See zu fahren darmit zu trafiquiren.“[6]) Auch die Errichtung der orientalischen Handlungs-Kompagnie in Wien (1667) und die Ansiedlung von Griechen und Raitzen waren auf die Belebung des Handelswesens in den Erbländern berechnet.

Während des spanischen Erbfolgekrieges (1701 bis 1714) konnte sich in dem erbländischen Seegebiete weder das Kommerz- noch das Navigations-Wesen entwickeln. Ueber die historische Periode dieses langwierigen Völkerstreites enthalten die Archive Daten, welche es zur Genüge erweisen, dass die erbländischen Anwohner des Adriatischen Meeres bezüglich der Schifffahrt nahezu lahmgelegt waren. Darum allein schon blieb irgend welcher Aufschwung in maritimer Beziehung völlig ausgeschlossen.

Triest's Bedrohung 1702 durch französische Kriegsschiffe,[7]) nöthigte Leopold I. „die Visitation mehr pro defensione militare, als zur Introducirung des Commercij anzuordnen“.[8]) Nach dem bezüglichen Berichte (3. März 1703) erscheint der Hafen von Buccari allein „als zur Aufnahme

---

[1]) Befindet sich in Abschrift: Hofkammer-Archiv F. 131 (Kommerz).

[2]) Reskript vom 25. Juni 1667.

[3]) Dies war ursprünglich der Fall, denn aus dem Reich nach Venedig ging der Transitohandel durch das Etschthal, bis die Republik durch Zollerhöhung und Plackereien denselben nach der Schweiz und Graubündten abgedrängt hatte.

[4]) Hofkammer-Archiv F. 136, Konvolut 1504.

[5]) „Johann Franz Wilcardell Marchese de Fleury, General über das aufrichtende Wasser-Armement und mit dem Range zu Land als General-Wachtmeister.“

[6]) Kriegs-Archiv: Bestallung 1680, Oktober Nr. 2090.

[7]) Siehe Feldzüge des Prinzen Eugen: Band IV.

[8]) Hofkammer Archiv F. 103, Alt-Kommerz.

von Kriegsschiffen und pro defensione" geeignet. Völlig abträglich lautet das Urtheil über Triest „nachdem dort in dem kleinen Hafen selbst Kauffschiffe auch nur von mittelmässiger Ladung nicht einlaufen" konnten und die Stadt „vom Campo Marzo gar keine Defension" hatte.

Territorialer Küstenschutz war während des spanischen Erbfolgekrieges organisirt;[1]) zur Schaffung einer specifisch österreichisch maritimen Macht fehlten die Mittel. Vermochte ja der Kaiser in der langen Reihe blutiger Kriege kaum die nöthigen Landarmeen aufzubringen und zu ernähren; welche Summen hätten für eine Kriegsmarine erübrigt werden sollen?

Wo immer bezüglich der angeführten Zeitabschnitte von österreichischen Kriegsschiffen die Rede ist, muss dies auf die Wechselbeziehungen der Erbstaaten zu den kaiserlichen Niederlanden[2]) und zu Neapel zurückgeführt werden, welch' beide Staaten von jeher über maritime Streitmittel verfügten. Es liegt nahe, dass jene Kriegs-Fahrzeuge, deren in der Geschichte Oesterreichs so häufig Erwähnung geschieht, in Rücksicht auf das Verhältniss Flanderns und Neapels zur Erbmonarchie als kaiserliche (österreichische) bezeichnet werden, wenngleich sie weder die Provenienz aus, noch das Besitzrecht in dem Küstengebiete an der Adria hatten und haben konnten.

Gründung des erbländischen Seehandlungs- und Marine-Wesens durch Kaiser Karl VI.

Konkrete Gestalt nahm das erbländische Kommerz- und Marine-Wesen erst während Karl VI. Regierung an. Schon Leopold I. und insbesondere Joseph I. hatten Oesterreichs geographische und handelspolitische Position gegenüber den anderen europäischen Staaten richtig erfasst, doch konnten erst unter Karl VI. in volkswirthschaftlicher Beziehung die richtigen Bahnen eingeschlagen werden. Diese bildeten eines

[1]) Siehe Feldzüge des Prinzen Eugen: Band VII.

[2]) Hier darf nur darauf hingewiesen werden, mit welcher Wärme Prinz Eugen die Hebung der Nationalkraft Oesterreichs durch auswärtigen Handel befürwortete. Seiner Meinung nach liess sich, ohne die materiell ganz herabgekommenen Erbstaaten in Mitleidenschaft zi ehen zu müssen, von Ostende aus der Welthandel anstreben, während vom Littorale aus man an die Anknüpfung auswärtiger kommerzieller Beziehungen insolange nicht denken durfte, ehe sich ein erbländisches Seewesen gebildet haben würde.

der wichtigsten Fermente zum Erstarken der österreichischen Monarchie, welches ungeachtet der eifersüchtigen Bestrebungen aller übrigen Mächte Europa's nicht mehr zerstört werden konnte. Des Prinzen Eugen von Savoyen Rathschläge, die Nationalkraft der Erbstaaten durch Anbahnung und Förderung des Aussenhandels zu stärken, fanden im vollen Masse Berücksichtigung.

In den Verhältnissen der damaligen Zeitperiode lag es, dass kommerzielle Rücksichten keinen unwesentlichen Faktor in der Staatenpolitik bildeten. England stand in dieser Beziehung selbstverständlich oben an. Seine getäuschten Hoffnungen in Rücksicht auf die Erwerbung der spanischen Kolonien wollte es gegen Ende des spanischen Erbfolgekrieges nur ungerne gänzlich aufgeben. Und daraus lässt sich das 1712, wenngleich blos von grossbritannischen Privaten an Oesterreichs Regierung gestellte Anerbieten „auf ihre eigenen Kosten eine Flotte von 20 Schiffen auszurüsten, um auf ihre Gefahr hin, jedoch unter des Kaisers Namen und Flagge die Kolonien Spaniens in Amerika anzugreifen und dessen Handel den empfindlichsten Schaden zuzufügen,“ [1]) genügend erklären. Karl VI. Räthe Eugen, Seilern, Sinzendorff und Starhemberg mussten die völlige Ablehnung derartiger Ansinnen befürworten, denn der Kaiser durfte sich nimmer in eine abenteuerliche Politik einlassen. Das Erbreich besass genügend innere Kraft, um auf diese gestützt, an dem Welthandel, welcher die europäischen Staaten während des XVIII. Jahrhunderts in ausserordentliche Aufregung versetzte, Theil zu nehmen.

Allerdings gab es bei den politischen Konstellationen, wie sie sich nach Beendigung des spanischen Erbfolgekrieges anliessen, für die österreichischen Erblande zum Weltverkehre nur Eine freie Ausgangspforte, u. zw. jene, welche das Adriatische Meer darbot. Alle übrigen, welche sich durch die geographische Position dieses Binnenstaates ergeben konnten, blieben nahezu verschlossen. Böhmen mit seiner schon damals weit fortgeschrittenen Kultur, Gewerbs- und Industriethätigkeit [2]) musste naturgemäss freie Schifffahrt auf der Elbe nach Hamburg wünschen. Dies aber wusste Sachsen sorgfältig zu verhindern und eine Aenderung der bestehenden, für die Monarchie drückenden Verhältnisse konnte die

[1]) Arneth „Prinz Eugen von Savoyen,“ II. Band, Seite 360.

[2]) Glas- und Leinwandindustrie hatten schon zu jener Zeit sich emporgearbeitet. („Böhmens Glasindustrie und Glashandel, Quellen zu ihrer Geschichte von Dr. Edmund Schebek, Prag 1878.)

Regierung nicht hoffen und noch viel weniger erzwingen. Auch die Oder lud zur Theilnahme am Seeverkehre ein, doch wurde Oesterreichs Schifffahrt auf diesem Strome von Brandenburg, aus ganz nahe liegenden Gründen, auf das Aeusserste erschwert. Die Donau endlich, in ihrem unteren Laufe den Osmanen angehörig und von Volksstämmen beherrscht, welche in Barbarei versunken waren, blieb gleichfalls versperrt.[1] Ueberhaupt musste Oesterreich als ein von anderen Staaten beinahe völlig eingeschlossenes Binnenland stets dessen gewärtig sein, nach der einen oder der anderen Seite den Verkehr nach Aussen unterbrochen zu sehen. Nur nach der Adria zu und von dieser in alle Meere des Erdballes gab es kein politisches Hemmniss, denn die dem Verfalle entgegeneilende Republik Venedig konnte und durfte wohl nicht als solches gelten.[2]

Zwischen richtiger Erkenntniss und That lag aber noch eine weite Kluft. Weder Adel und Bevölkerung des an und für sich armen Karstgebietes, noch viel weniger aber die Einwohnerschaft des Triester Stadtgebietes hatten in den ersten Dezennien des XVIII. Jahrhunderts Mittel und Eignung, die ungeheuren Vortheile der Meeresstrasse in anderer Weise, als für ihre eigenen, nächsten Bedürfnisse auszunützen. Für Oesterreich konnte aber das Seegebiet erst dann zu seiner wahren und eigentlichen Bedeutung gelangen, wenn genügende Häfen zur Bergung einer ansehnlichen Kauffahrteiflotte, Seehandelsplätze, endlich eine einheimische Navigation und für diese der unerlässliche Schutz ins Leben gerufen waren.

Schon als die Absichten Karl VI. in diesen Beziehungen in die Oeffentlichkeit drangen, trat 1713 der Baron Franz Anton de St. Hillaire[3] mit Vorschlägen zur Errichtung einer specifisch erbländischen Kriegsmarine hervor. Er wollte sich verbindlich machen, in kürzester Frist „zwanzig Kriegsschiffe von vierzig bis achtzig Kanonen vollkommen ausgerüstet und bemannt, auch für sechsmonatliche Fahrt verproviantirt, in Holland für die Summe von 140- bis 150.000 fl. (chacun l'un pour l'autre)"

---

[1]) Die nach Artikel 13 des Passarowitzer Friedens (1718) den erbländischen Staatsangehörigen gesicherten Vortheile kamen niemals zur Geltung. (Hofkammer-Archiv F. 125, Konvolut 65, Kommerz.)

[2]) Der Beweis hiefür liegt in dem am 2. Juni 1717 von Kaiser Karl VI. erlassenen Patente. (Scussa's Chronik.)

[3]) War 1682 von Kaiser Leopold I. zum „Arsional-Hauptmann zu Wien" ernannt worden. (Kriegs-Archiv, Bestallungen, 1682, März Nr. 2131.)

herzustellen.[1]) St. Hillaire betonte in seinem Entwurfe nachdrücklich, dass der Kaiser niemals im Stande sein werde, „weder in Neapel, noch im Friaul“ ein Kriegsschiff von 80 Kanonen erbauen zu lassen. Er wusste in dem bis ins Detail ausgearbeiteten Projekte durch die glänzendsten Aussichten für die Erbstaaten, nicht blos an dem europäischen, sondern auch transatlantischen Handel Theil nehmen zu können, seinen Plan möglichst plausibel erscheinen zu lassen, und am Schlusse des Projektes bemerkt er: „der Kaiser werde nicht blos die Staatsfinanzen ordnen, sondern auch erhebliche (considérables) Summen gewinnen.[2])

Im Vergleiche zu jenen Mitteln, mit welchen die Navigation von Seite der Uferstaaten des Mittelländischen und Adriatischen Meeres noch in den ersten Dezennien des XVIII. Jahrhunderts betrieben wurde, hätte die projektirte erbländische Kriegsmarine gewiss das Uebergewicht erlangt.[3]) Aber abgesehen davon, dass für diese projektirte Kriegsmarine

---

[1]) 5 Kriegsschiffe à 80 Kanonen, 600 Mann.
5 „ à 70 „ 500 „
5 „ à 60 „ 450 „
2 „ à 50 „ 400 „
3 „ à 40 „ 300 „
20 Kriegsschiffe mit 1270 Kanonen, 9450 Mann.

[2]) Kriegs-Archiv F XVI, Nr. 42, 1713.

[3]) Zur Erhärtung dieses Ausspruches erscheint es nothwendig, wenigstens einen flüchtigen Blick auf jene Handels- und Kriegsfahrzeuge zu werfen, welche von der Strasse von Gibraltar bis in den Pontus üblich waren. Die zur Zeit des Regierungsantrittes Kaiser Karl VI. im Adriatischen und Mittelländischen Meere gebrauchten Fahrzeuge bestanden aus: „1. Galeeren. Platte Schiffe, gewöhnlich 22 Klafter lang und in der Mitte 3 Klafter breit, bei welchen sowohl Segel als Ruder in Anwendung kamen. Die Galeere hatte zwei Masten, den „grossen“ und den „Vordermast“, beide zum Umlegen, und an beiden Bordwänden je 25—30 Ruder mit 4, 5—6 Ruderknechten auf jeder Ruderbank. Das Fahrzeug war mit fünf Geschützen (zwei mittleren und drei kleinen) armirt. Obwohl die Galeeren sich in der Regel von der Küste nicht weit entfernten, wagten sie sich zuweilen doch auf die hohe See hinaus, wenn diese ruhig war. Die venetianischen Galeeren hatten durchaus doppeltes Holzwerk, und darum waren sie besser und fester als die anderer Staaten. 2. Galeazzen waren grosse Galeeren mit niedrigem Bord und drei Segel führenden Masten. Selbe hatten beiderseits 30—50 Ruder mit 5, 6—7 Ruderknechten auf jeder Bank, welch' letztere unter dem Verdecke sich befanden. Auf diesem waren 10-, 18- und 24-Pfünder in drei Batterien vertheilt. 3. Brigantinen hatten 10—15 Ruder, je von einem Ruderknecht gehandhabt, welcher zugleich Soldatendienste leistete und seine Muskete unter der Ruderbank verwahrte. Sie bedienten sich zuweilen der Segel und konnten nicht über 100 Mann fassen. „Eine Brigantine ist ein schlechtes Schiff (die Bezeichnung „schlechtes“ bezieht sich nicht auf den meritorischen Werth des Fahrzeuges, sondern auf die

sich das Geld in den Erblanden nicht hätte aufbringen lassen, durfte vorläufig noch nicht an eine Wehrmacht zur See gedacht werden, es mangelte ja das zu schützende Objekt. Eine Kriegsflotte aus 20 wohlarmirten Fahrzeugen schon zu einer Zeit ins Leben zu rufen, in der Navigation und Seehandel in der eigentlichen Bedeutung des Wortes noch völlig mangelten, wäre nichts Anderes als Befriedigung einer Laune gewesen. Dies ist aber nur in despotisch regierten Staaten denkbar und möglich, während bei Kulturvölkern staatliche Einrichtungen immer nur die Folge eines unabweislichen Bedürfnisses sein können. Dass Kaiser Karl VI. mit Vorliebe seine Aufmerksamkeit jenen Projekten zuwendete, welche den Aussenhandel und das Seewesen betrafen, kann nicht befremden, denn die Erlebnisse auf der Iberischen Halbinsel[1]) mussten wohl auf sein damals noch jugendliches Gemüth mächtigen und bleibenden Eindruck hervorbringen. Der daraus in späterer Zeit entsprungene Drang, ein grosses Werk bald gekrönt zu sehen, erscheint darum naturgemäss.

Verfolgt man die staatlichen Massnahmen während Karl VI. Regierung der Reihe nach, so zeigt sich ein wohl überdachtes grosses Ziel. Zu Beginn des XVIII. Jahrhunderts war der Verkehr des Hinter-

---

unlauteren Zwecke, zu denen es gebraucht wurde), dessen sich die Seeräuber insgemein bedienen; die Rhodiser rühmen sich, dass sie solches erfunden. 4. Fregatten bestanden in zwei wesentlich von einander verschiedenen Gattungen, je nachdem sie blos für das Mittelländische Meer oder für den Ocean bestimmt waren. Erstere waren schmäler als Brigantinen, doch sehr lang, nicht hoch über dem Meeresspiegel mit zwei Decken und „hinten mit einem Spiegel". Sie waren zum Segeln sehr leicht gebaut und die leichtesten hatten nur ein Deck, 16—25 Kanonen führend. Diese Fahrzeuge wurden hauptsächlich vor den Seehäfen gebraucht, um die Schiffe, welche einlaufen wollten, zu rekognosziren und die Galeeren zu konvoyiren. 5. Felouquen, eine Art schmaler und leichter Brigantinen ohne Verdeck, mit Segeln und beiderseits 6 Rudern. Auch diese Fahrzeuge waren nur für die Küstenfahrt berechnet. 6. Tartanen hatten ein gespitztes Segel und Fockmast nebst 8—10 Rudern beiderseits. 7. Barken waren kurz (ungefähr 50 Fuss) und breit. Sie führten einen, zuweilen zwei Masten mit 2—3 dreieckigen Segeln (auf dem Mittelländischen Meere hatten die Barken wohl auch drei Masten). Die grössten führten nicht über 100 Tonnen. Diese Fahrzeuge wurden gebraucht, grössere Schiffe zu begleiten, Munition oder Waaren dahin zu schaffen oder die Löschung der Ladung eines grösseren Schiffes zu bewirken. 8. Tschaiken, hauptsächlich in der Levante von den Türken (auf der Donau bei den kaiserlichen Schiffsarmements) im Gebrauche, hatten hohen Mast mit Mastkorb, Bugspriet und kleinen Hintermast. 9. Fusten, leichte Jagdschiffe mit niedrigem Bord für Segel- und Ruder-Schifffahrt gleich geeignet." Dem Werke: „Alter und neuer Staat des Königreichs Dalmatien", „1718" entnommen.

[1]) Siehe Feldzüge des Prinzen Eugen, Band VI, VII (Krieg in Spanien).

landes mit dem Küstengebiete, weil schwierig, ein äusserst beschränkter; denn keine fahrbaren Strassen führten aus dem Innern des Reiches dahin.[1]) In diesem selbst gebrach es an Verkehrsadern, wie solche das Handelswesen eines Staates erheischt. Die glückliche Lage der von der Natur am meisten gesegneten Provinzen am Donaustrome, mit den in selben einmündenden schiffbaren Nebenflüssen, ermöglichte wohlfeile Wasserstrassen. Um aber diese ausnützen zu können, mussten vorerst die nöthigen Zwischenverbindungen geschaffen werden, um ein Verkehrsleben vom Zentrum zur Peripherie des Reiches zu ermöglichen. So weit es die Mittel erlaubten, wurde diese Aufgabe in monumentaler Weise gelöst: 1716 begannen die Strassenbauten über den Semmering nach Inner-Oesterreich und über den Loibl, ferner aus dem ungarischen Tieflande durch Kroatien zu dem Littorale (Karlsstrasse), nachdem schon 1712 an die Schiffbarmachung der Save Hand angelegt wurde.[2])

Kommerzielle Thätigkeit mit einheimischer Navigation auf dem Adriatischen und Mittelländischen Meere sollte folgen. Das Streben war gleich vom Anbeginne dahin gerichtet, den Ueberfluss erbländischer Rohprodukte und Erzeugnisse durch vortheilhaften Handel in das Ausland abzusetzen und solchergestalt theils baares Geld zu gewinnen, theils jene Bedürfnisse einzutauschen, die den Erblanden mangelten, ohne die Schätze der Bergwerke ausser Staat fliessen zu lassen. In dieser Beziehung bestand die wichtigste Massnahme darin, dass Karl VI. 1717 in dem Seegebiete Erhebungen pflegen liess, um die richtige Wahl der Hafenstädte treffen zu können.[3]) Hierüber wurde ihm berichtet, dass „unter den österreichischen Meerporten jener zu Buccari billig den Vorzug meritire, massen sich selbiger ohngefähr drei wälsche Miglien in der Länge und der Eingang in der Breite gegen 200 Schritt

---

[1]) Wenngleich sich nachweisen lässt, dass im Mittelalter ein stark benützter Handelsweg von Triest über Laibach auf Cilli und von da nach Marburg und Graz führte, so berechtigt dies keineswegs zu dem Rückschlusse auf die neuere Zeit. Einerseits waren die Anforderungen, welche man einst an einen Verkehrsweg stellte, äusserst gering, anderseits mussten in einem nahezu ganz von hohen und rauhen Gebirgen erfüllten Länderkomplexe die klimatischen Einflüsse auf die in primitiver Weise angelegten Kommunikationen völlig zerstörend wirken, sobald der rege Verkehr aufgehört und durch Jahrhunderte der Mensch an die Strassen nicht mehr Hand angelegt hatte.

[2]) Im Hofkammer-Archive befindet sich bezüglich des Kommunikationswesens für Fachmänner eine werthvolle Abtheilung mit der Bezeichnung „Navigationsakte".

[3]) Aus einem Aktenstücke späterer Zeit erhellt, dass „die Allerhöchste Intention dahin gegangen, Fiume zu einem Porto franco zu erkiesen". (Hofkammer-Archiv.)

extendire, also zwar, dass nicht nur eine ohnzählbare Menge von Kriegsschiffen darin sicher stehen, sondern auch auf denen Anhöhen beiderseits der Entrada vier mit 60 grossen Stücken in Allem versehene Batterien angelegt werden könnten, wodurch man die grösste feindliche Kriegsmacht von dem Zutritt und Anfall abzuhalten im Stande sein würde."

Nicht der Kampf gegen feindliche Flotten, der Wetteifer im Handelsverkehr war beabsichtigt, und darum forderte Karl VI. den schleunigen Bericht, „von was für Konstitution und Beschaffenheit" die Hafenorte seien: „ob Trieste oder Fiume zu einem Porto franco am tauglichsten, oder beide dazu vorzuschlagen seind." Noch 1717 wurde „die erste Deklaration deren zwei Städte Trieste und Fiume zu Porti Franchi herausgelassen." [1])

Aber die Häfen beider eigneten sich in jener Zeit keineswegs zur Aufnahme einer zahlreichen Handelsflotte. Jener von Triest hatte, wie schon erwähnt, wenig Raum, und während des Winters litten die Schiffe durch die Bora.[2]) Der Fiumaner Hafen, die „Fiumara", befand sich nicht in bestem Zustande und war den Südweststürmen ausgesetzt. Vorschläge zur Abhilfe und zu Verbesserungen, sowie für die Wahl noch anderer Häfen, wurden abverlangt. Letzteres war in Bezug auf die Rivalität mit Venedig von besonderer Wichtigkeit. Es stand ja zu erwarten, dass durch Errichtung zahlreicher und sicherer Häfen im österreichischen Küstengebiete fremdländische Kauffahrer angezogen würden. Bezüglich der Navigation war nämlich die dalmatinische Seite des Adriabeckens viel sicherer, als die italienische; abgesehen von der Schwierigkeit des Einlaufens in den Hafen von Malamocco bei Venedig.[3]) Porto Rè[4]) und Buccari wurden zunächst ins Auge gefasst, weil wenigstens dort einige Schiffe sicher überwintern konnten.

---

[1]) Hofkammer-Archiv F 5218, Kommerz.

[2]) In Triest sollten die Salinen (ursprünglich die den Bürgern gehörenden Salzgärten) angekauft werden, um Raum zu gewinnen.

[3]) Die Fahrzeuge mussten sich vorerst mit einem Piloten aus Istrien versehen und ausserdem noch bei nur halbwegs ungünstigem Wetter grosse Vorsicht anwenden, während zu Triest und Fiume die Einfahrt auch ohne Piloten ganz sicher war.

[4]) Der Ort Porto Rè bestand blos aus wenigen Häusern und zwei Schlössern und liess wegen Mangel an Quellwasser nicht leicht eine grössere Besiedlung zu. Kaiser Karl VI. stand demungeachtet 1733 im Begriffe, ein Marine-Arsenal und einen Schiffbauplatz anlegen zu lassen; doch mussten schon im nächsten Jahre die Arbeiten eingestellt werden, weil der Verlust von Neapel (nach dem polnischen Erbfolgekriege,

Ausserdem trat die Nothwendigkeit des militärischen Schutzes für die Hafenstädte und namentlich für Triest um so stärker hervor, als die fremden Kaufleute nur für den Fall sich zur Hinterlegung ihrer Waaren bereit erklärten, als die österreichische Regierung die Sicherheit des Eigenthums verbürgte. Ebenso blieb eine ständige Ansiedlung fremder Handelsleute von der Hafenbefestigung abhängig. Die vom Jahre 1702 herrührenden Befestigungen bei Triest, welche übrigens auch damals die Annäherung französischer Kriegsschiffe an die Stadt nicht zu verhindern vermochten, waren zu Kaiser Karls VI. Zeit nahezu verschwunden und es sollte überall vom Grunde aus Neues geschaffen werden.

Auch der Schiffbau auf Staatskosten ward für Triest und Fiume in Anregung gebracht, doch musste er einer besseren Zukunft überlassen werden. Vorläufig sollten Buccari und Zengg Aushilfe leisten. Nichtsdestoweniger liess der Kaiser ausmitteln „wo man in ein oder andern Ort ein Studium artis nauticae aufzurichten vermöge".[1])

Die in allen obigen Beziehungen, mitunter bis ins Detail ausgearbeiteten Vorschläge riefen Gegenvorstellungen und Einspruch hervor. Es erhoben sich Stimmen, welche, vor den im Momente nothwendigen bedeutenden Auslagen zurückschreckend, des Kaisers Ideen für völlig unfruchtbar hielten. Für die lebende Generation waren sie es freilich. Sie begriff es ebenso wenig wie die nachfolgenden, dass die Regierung eines grossen Staates nicht die zeitlichen Interessen der Individuen und Korporationen besonders berücksichtigen dürfe, sondern das künftige Erstarken des ganzen Reiches im Auge behalten müsse.

Grossen Schwierigkeiten unterlag die Anbahnung kommerzieller Beziehungen mit dem Auslande. Solche liessen sich nur dann erzielen, wenn die Interessen der fremden Staaten, wenigstens einigermassen Berücksichtigung fanden. Insolange der Verkehr von der Küstenstrecke an der Adria mit dem an Bodenprodukten so reichen Hinterlande auf wenige und schwierige Transportswege beschränkt blieb, waren die Erbstaaten ausser Stande, im Welthandel den ihnen gebührenden Rang einzunehmen. Zu jener Zeit konnten übrigens wesentliche handelspolitische Ideen noch nicht verfolgt werden, weil eben die materielle Basis hiezu mangelte. Diese zu schaffen, bedurfte es ebenso wie zur Besiegung

---

im Frieden zu Wien 1735, von Kaiser Karl VI. an die Secundogenitur der spanischen Bourbons abgetreten) auf die maritime Thätigkeit Oesterreichs lähmend einwirkte.

[1]) Hofkammer-Archiv Fasc. V (Kommerz).

alter Gewohnheiten und Vorurtheile im Volke, einer längeren Frist. Dazu kam aber der nicht zu unterschätzende Faktor, dass im Völkerleben das augenblickliche Bedürfniss sein Recht schon gegen das nächstkünftige behauptet, — ferne liegender Gewinn aber, er möge noch so unzweifelhaft erscheinen, von lebenden Generationen selten freiwillig für die nachfolgenden gesichert wird.

Naturgemäss musste der Besitz der Niederlande[1]) für die Erbstaaten die Brücke bilden, um an dem Welthandel Antheil nehmen zu können.[2]) Vorläufig war aber die Ausbeutung der reichen Schätze des Bodens und die Landwirthschaft in den österreichischen Provinzen ebensowenig als die Industrie und Gewerbethätigkeit zu einem Standpunkte gediehen, um den Austausch gegen all das einzuleiten, was das Reich nicht besass. Wenn darum Karl VI. am 2. Juni 1717 ein Patent erliess, mittelst welchem „die Universal-Einladung fremder Traficanten, Kaufleute, Künstler und Manufakturisten, ohne Unterschied der Religion" geschah, sich in den Erbländern bleibend niederzulassen, so zeigt sich darin allein schon das Bestreben, die Schranken, welche Vorurtheil, Selbstsucht, Einseitigkeit der Ansichten und Racenunterschied zwischen die Volksstämme der Erblande aufgestellt, zu beseitigen. Ohne Rücksicht auf Religion und Nationalität sollten sie einen grossen verbrüderten Stamm bilden, in welchem Handel und Industrie, gewerbliche Thätigkeit und Kunst das Band der Zusammengehörigkeit enger knüpfte. Und in der That kann es gewiss kein schöneres Ziel geben, als ein aus den verschiedenartigsten Volkselementen zusammengefügtes Reich durch Entwicklung der inneren Kraft zu einem mächtigen Ganzen zu gestalten. Dafür geschahen unter Karl VI. Regierung gewiss die wichtigsten Schritte, und dass diese in kultureller Beziehung nicht erfolglos waren, zeigt uns ausser der folgenden, für Oesterreich so inhaltschweren Epoche, auch die Gegenwart.

---

[1]) Das Haus Oesterreich erlangte sämmtliche Niederlande durch Heirath des nachmaligen Kaisers Maximilian I. mit Maria, der Tochter und Erbin Karls des Kühnen „Herzogs von Burgund". 1714 (Rastatt) kamen sie nach hartem Kriege und bedeutend geschmälert an die deutsche Linie des Hauses Habsburg.

[2]) Die Errichtung der Ostindischen Handelsgesellschaft zu Ostende hatte aber die Eifersucht der Seemächte in hohem Masse erweckt und Kaiser Karl VI. war nicht in der Lage, ihnen Trotz bieten zu können.

Erster Versuch zur Belebung des erbländischen Seehandels.

Für die erste Zeit der Eröffnung der beiden Freihäfen von Triest und Fiume wurde die Ausfuhr erbländischer Rohprodukte und die Einfuhr fremder Waaren begünstigt. Um überhaupt möglichst bald den Seehandel zu inauguriren, war diese Massregel unerlässlich. Für die Folge aber durfte ein solches System nicht bestehen, weil Oesterreichs Völker sonst ihre durch fremdländische Industrie umgeformten Landeserzeugnisse um schwere Summen hätte wiedererkaufen müssen. Zunehmende Verarmung wäre die natürliche Folge davon gewesen.

Durch Karl VI. Initiative wurde die Handelsthätigkeit im Littorale belebt. Allerdings blieben die Anfänge lange Zeit äusserst primitiv, doch wäre es ungerecht, die Ursache anderswo, als in den allgemeinen Verhältnissen zu suchen. Die kurze Darlegung derselben ist um so nothwendiger, als sonst die nachfolgenden Entwicklungsperioden des österreichischen Seewesens nicht richtig beurtheilt werden könnten.

Am 7. Juni 1729 hatte der Kaiser bereits zu wiederholtenmalen „Patente" veröffentlichen lassen, dass am 1. August zu Triest der „Jahrmarkt eröffnet werden sollte". Den „Gang des Kommerzes zu regeln" war eine Hofkommission „eilends" dahin abgegangen. Bei ihrem Eintreffen in den ersten Tagen des August fand sie, „dass in loco Nichts wahrzunehmen wäre, so die Haltung des künftigen Marktes anzeigen könnte".[1]) Die Ursache lag in der verspäteten Publizirung des Patentes und in der völligen Unterlassung jener Vorbereitungen, welche den lebhaften Fremdenverkehr ermöglicht hätten.

Darum war die Hofkommission genöthigt, selbst die kleinsten Details vorzukehren. Sie musste: die Post und einen Botenkurs einrichten; die Möglichkeit des Einkehrens auf der Route von Laibach nach Triest vermitteln; in dieser Stadt den Fremden ein Unterkommen verschaffen; Handwerker von Weitem herbeiziehen, um die nöthigen Arbeiten vornehmen zu lassen; das erforderliche Geld im Kreditwege beschaffen; die „eigene und Marktsicherheit durch eine Landmiliz zu Wege bringen"; „auf das hägliche (häkelige) Sanitätswesen genau Obsicht haben"; auf die „Herbeischaffung von Lebensmitteln" fürdenken, die „Markthütten errichten" lassen und noch unzählige andere Dispositionen treffen.[2])

Charakteristisch für die Zustände in der Stadt sind folgende Stellen eines Berichtes: „es ist allgemein Klag über den Abgang des frischen

[1]) Hofkammer-Archiv F. 5218 (Kommerz).

[2]) Hofkammer-Archiv F. Nr. 5 (Kommerz 1717—1767).

Wassers, woran aber die Einwohner schuld sind"; . . . . . „es ist zu bedauern, dass in ganz Trieste kein gewölbtes Magazin vorhanden seie, daher die dort deponirten Waaren vor Feuer nicht sicher seind". Die Hofkommission drang auf die sofortige Beseitigung dieser und der vielen anderen Uebelstände, wozu aber die Bewohner der Hafenstadt nicht bewogen werden konnten: „dahero kein anderes Mittel übrig" blieb, „als ex fundo publico" die nöthigen Bauten vorzunehmen.[1])

Lediglich nur solche Energie von Seite der Regierung verhalf der ersten Messe im österreichischen Seegebiete zu gutem Rufe, der sich in der Handelswelt bald verbreitete. Es wurden „von den cis- und transmaritimen Mercatores" Handelsverbindungen für die Zukunft angeknüpft. Wäre übrigens nur die regelmässige Abhaltung eines grossen Jahrmarkts zu Triest das Ziel gewesen, so würde Oesterreichs Seehandel schwerlich emporgekommen und Triest als Handelsplatz bald wieder vergessen worden sein. Die in all den erwähnten Beziehungen nöthigen Regierungsmassregeln mussten von der Landesstelle über das Triester Gebiet ausgehen. Da sich diese in Graz befand, so war ihre Einwirkung ausserordentlich erschwert und keinesfalls in erwünschtem Masse erspriesslich, so dass der Kaiser sich wiederholt genöthigt sah, in das Seegebiet Kommissionen zu entsenden. Der ersten stand Fürst Portia, der zweiten Graf Wagensperg vor, die dritte aber (1730) war eine Hofkommission, und die von ihr gemachten Anträge führten zur „Aufstellung eines eigenen vollmächtigen Kommerzial-Ober-Direktoriums."[2])

Solche Anfänge waren in ihren weiteren Folgen von der Errichtung einer Kauffahrteiflotte, von der Heranziehung fremdländischer wohlhabender Kaufleute, von der Hebung der Volkswirthschaft in den Erbländern, endlich von der Steigerung des Binnenverkehres und Handels abhängig. Ein derartiger Krystallisationsprozess, während der Regierung Karl VI. in allen seinen Atomen angebahnt, erheischte aber Ruhe. Und gerade an dieser gebrach es in den letzten Regierungsjahren des Kaisers. Jener Krieg, welcher 1733 über die polnische Erbfolge entstanden und von Frankreich, Spanien und Sardinien gegen Oesterreich unternommen worden war, um dieses seines italienischen Besitzes zu berauben,[3]) hatte mittelbar wesentlichen Einfluss auf das erbländische Seegebiet.

---

[1]) Hofkammer-Archiv F. 5218.

[2]) Hofkammer-Archiv F. 5 (1717—1767).

[3]) Die Franzosen besetzten ganz Lothringen, gingen über den Rhein und eroberten Kehl, ein franco-sardinisches Heer eroberte Mailand und gleichzeitig landeten

Die erste erbländische Kriegsmarine.

In der Entwicklungsgeschichte der Staaten lassen sich häufig Momente nachweisen, die, wenn sie richtig gewürdigt und ausgenützt worden wären, für nachfolgende Zeitperioden von grosser Tragweite hätten sein können. Für Oesterreichs Stellung in handelspolitischer Beziehung muss der 1733 ausgebrochene Krieg als ein solcher Moment gelten. War es auch in den vorhergegangenen Dezennien versäumt worden oder nicht möglich gewesen, an einen maritimen Schutz sowohl für das Littorale, als für die einheimische Navigation zu denken, so mussten jene Ereignisse, welche für das Haus Habsburg den Verlust von Neapel und Sicilien zur Folge hatte, als ernste Mahnung gelten, mindestens das Küstengebiet der Erbstaaten und dessen im Entstehen begriffene Navigation gegen mögliche Eventualitäten zu schützen. Bei Beginn des Krieges 1733, als darüber kein Zweifel mehr obwaltete, dass Bedeutendes auf dem Spiele stehe, sollten des Kaisers Absichten, eine erbländische Kriegsmarine errichten zu lassen, sich endlich verwirklichen.[1]) Zu dieser Zeit trat Conte Luca Pallavicini[2]) in österreichische Dienste, und durch ihn wollte der Kaiser das völlig darniederliegende erbländische Seewesen in Aufschwung bringen lassen. Pallavicini legte als Oberbefehlshaber der zu errichtenden Kriegsmarine „am 7. August 1733 das Jurament ab“[3]), ohne dass ihm in der militärischen Hierarchie ein Rang verliehen worden wäre. Die Ursache wurzelte in dem Umstande, dass man in Wien noch nicht zu beurtheilen vermochte, wie die Dinge auf der Apenninischen Halbinsel sich entwickeln würden.

Bei Beginn des Krieges war es um die neapolitanische Kriegsmarine traurig bestellt. Schon im Jänner 1733 kam der Bericht, dass „das Schiff S. Carlo dieser Eskadre wenig Werth“ besitze und der „S. Leopoldo in keinem wünschenswerthen Zustande, überhaupt nicht mehr zu gebrauchen“ sei. Die später einberufene Kommission erklärte sogar einstimmig, selbes sei völlig untauglich, da sich kein gutes Stück Holz mehr

---

spanische Truppen in Toscana, wonach Don Carlos mit Uebermacht gegen Neapel operirte.

[1]) Kriegs-Archiv F. XI, Nr. 1. 1733 (Italien).

[2]) Ein geborner Genuese, welcher anfangs seiner Vaterstadt diente und 1731 als deren Gesandter am Kaiserhofe beglaubigt war. (Arneth: Maria Theresia nach dem Erbfolgekriege, 4. Band, Seite 233.)

[3]) Hofkammer-Archiv, Kommerz. F. 103.

daran finde „está inservible, porque no tiene mas madera buena". Nichts destoweniger erhielt dieses Fahrzeug im März Befehl, einen Truppentransport zu konvoyiren und dessen Kommandant „Don Felipe Mexia y Pedraza" sollte nach einer besonderen Instruktion handeln. Zur Armirung der übrigen neapolitanischen Kriegsfahrzeuge war man im ersten Momente darauf angewiesen, die im Hafen von Neapel versenkten Kanonen zu heben; das überdies noch nöthige Geschützmateriale sollte aus Messina herbeigeschafft werden. Anstatt im Drange der Ereignisse die ohnehin nicht kriegs- und seetüchtige neapolitanische Eskadre wenigstens zur Noth brauchbar zu machen, verlor man die Zeit mit Anfragen, welcher Name einem neuen Schiffe beigelegt werden solle. Aus der diesbezüglichen Erledigung, die Taufe nach Gutdünken vorzunehmen (das Schiff wurde „S. Luis" genannt), ist die Verstimmung in Wien nicht zu verkennen.[1])

Solchen Zuständen schnell ein Ende zu bereiten, wurde Pallavicini nach Neapel gesendet. Dessen Bericht an den Prinzen Eugen[2]) ergänzt die oben angeführten authentischen Thatsachen. Weder der Vizekönig und General-Capitain von Neapel, FZM. Giulio Marchese Visconti, noch dessen Minister zeigten sich geneigt, das Werk der Organisirung des neapolitanischen Kriegs-Marinewesens zu unterstützen. Ja Pallavicini konnte nicht einmal das Zusammentreten einer Kommission erwirken, um durch eine solche zu erfahren, was überhaupt an maritimen Streitmitteln vorhanden sei und welche Massnahmen der Drang der Ereignisse erheische.

Unbedingt war Pallavicini die Persönlichkeit, welcher das schwierige Werk: unter den ungünstigsten Verhältnissen eine den österreichischen Verhältnissen entsprechende maritime Wehrmacht neu zu schaffen, anvertraut werden konnte. Einerseits erfüllte ihn Treue und Ergebenheit für das Kaiserhaus, anderseits hatte er in seiner Vaterstadt durch lange Jahre Gelegenheit gehabt, das Wesen der Marine eingehend kennen zu lernen. In Folge seiner früheren Verbindungen war es ihm leichter möglich, für eine gute Bemannung der Kriegsschiffe zu sorgen, und der Bau der letzteren, als Ergänzung und Vervollständigung des vorhandenen schwimmenden Materiales konnte nach den Anordnungen eines Fachmannes erfolgen. Der erste Vorschlag (Hochsommer 1733) des neuen

---

[1]) Kriegs-Archiv F. I, Nr. 15/*b*, 20 u. ad 20, 26/*b*, 27, F. III, Nr. 5 — 1733 (Neapel u. Sizilien).

[2]) Siehe Anhang Beilage Nr. 1.

Marine-Kommandanten zielte darauf ab, die in Neapel vorhandenen Kriegs- und die zu Triest und Porto Ré befindlichen Transports-Fahrzeuge sogleich zu versammeln und letztere mit Geschützen zu armiren, was für den ersten Moment die Bildung einer immerhin ansehnlichen Eskadre ermöglicht hätte. Auf dieser sollten die Bemannungen ohne Säumniss im Kriegs-Seedienste geschult und an die militärische Disziplin gewöhnt werden. Auf solche Weise wollte Pallavicini sich schnell eine brauchbare Equipage heranbilden, um mit dieser auch die neapolitanischen Kriegs-Fahrzeuge zu versehen, deren actuelle Bemannungen er als unbrauchbar erklärte.[1]) Ausser all' dem war der Bau von „vier guten Kriegsschiffen (mit 60 Kanonen)", welche allmälig auf sechs vermehrt werden sollten, in Aussicht genommen.

Mit Wärme war der Marine-Kommandant für eine Sache eingetreten, deren schnelle Realisirung dem Verlaufe des Krieges an der Südspitze der Appenninischen Halbinsel möglicherweise eine bessere Wendung hätte geben können. Sein Streben scheiterte aber an der Engherzigkeit massgebender Organe, die sich zu einer grossen Idee nicht aufschwingen konnten und in der Hütung des Staatsschatzes allein Oesterreichs Wohlfahrt erblickten.

In Rücksicht auf jene Anschauungen, welche in späterer Zeit noch bezüglich des Wesens der k. k. Kriegsmarine sich geltend machen wollten, sind die Grundsätze, von denen Pallavicini ausging, besonders bemerkenswerth. Er beanspruchte „das volle Recht und die Freiheit, auf der Eskadre eine Elite von Offizieren und Matrosen anstellen zu können." Als Besatzungstruppen forderte er Soldaten von Entschlossenheit und von gutem Willen beseelt, und diese wollte der genuesische Conte auf seine eigenen Kosten im erbländischen Küstengebiete anwerben. Dessen Bewohner, namentlich die Morlachen und Militär-Grenzer an der Küste werden „mehr geeignet, mehr kräftig, nüchterner und weniger träge, als die Neapolitaner" gekennzeichnet: „ils sont naturellement braves, intrépides et plus propres au service de mer." So überzeugend diese Vorschläge und Ansichten auch waren, und so sehr Pallavicini vor Begierde brannte, in dem Drange der Ereignisse durch energische That eine Wendung zum Besseren herbeizuführen, erfolgte doch lange kein Bescheid, die Marine in Stand zu setzen.

---

[1]) „A refondre la marine de Naples, qui ne vaut rien." (Schreiben an den Prinzen Eugen vom 5. Juni 1733, Kriegs-Archiv F. VI, Nr. 1, Italien, 1733.)

Erwägt man, dass vor Erledigung der wichtigsten Vorfragen bezüglich der Errichtung der erbländischen Kriegsmarine die Ereignisse in Neapel den Zuzug kaiserlicher Truppen auf dem Seewege dringend erheischten, so wird es klar, dass Pallavicini keineswegs zur Reorganisirung der neapolitanischen Eskadre Zeit erübrigte, sondern in Eile das Vorhandene zusammenraffen musste. Weder die Schwierigkeiten die er in Neapel fand, noch die drohenden Ereignisse konnten ihn hindern, seine Treue und seinen Eifer für des Kaisers Dienst an den Tag zu legen.[1]) Bei den fatalsten Konjunkturen hatte sich Pallavicini an die Südspitze der Apenninischen Halbinsel begeben, um für die kaiserliche Marine Kriegsschiffe zu erwerben. Leider waren jene, welche zu dem Regime von Neapel gehörten, momentan zur Beschützung eines Getreidetransportes abwesend. Das einzige, welches vor Anker lag, musste in den Grund gebohrt werden, weil dessen Kommandant sich nicht entschliessen konnte, angesichts der spanischen Eskadre unter Segel zu gehen. Pallavicini dagegen sammelte die vorhandenen Galeeren und führte sie in Sicht des Feindes mitten durch sieben spanische Kriegsschiffe aus dem Hafen von Neapel.[2]) Er steuerte auf Messina und liess dort ein als seeuntüchtig und alt deklarirtes Fahrzeug armiren. Dessen Leitung persönlich übernehmend, convoyirte er jene drei Bataillons, welche von Sicilien nach Tarent unter Befehl des General Rudowsky übersetzten. Sodann kreuzte Pallavicini an der Küste von Otranto, um die Ueberfahrt jener Truppen zu decken, welche aus Fiume erwartet wurden. Vorhersehend, dass der Hafen von Messina gefährdet sei, segelte er mit zwei Tartanen dahin, um die Galeeren zu bergen[3]) und nach Brindisi zu bringen, wo die Nähe der kaiserlichen Armee mehr Sicherheit versprach. Noch war aber letztgenannter Hafen nicht erreicht, als die Nachricht von der unglücklichen Affaire von Bitonto eintraf.[4]) In Folge dessen musste die von Pallavicini geführte kleine Eskadre trachten, aus dem Bereiche der neapolitanischen Gewässer zu kommen und bei Triest Schutz suchen. Dort am

---

[1]) Siehe Anhang Beilage Nr. 2.

[2]) „de sortir du port de Naples à la vue des ennemis, et de passer au milieu de sept vaisseaux, qui étoient venus mouiller devant le port."

[3]) Nach einem Berichte ddo. 5. April 1734 aus Messina waren es deren „vier". (Kriegs-Archiv F. IV, Nr. 5, 1734, Krieg in Neapel und Sicilien.)

[4]) Am 25. Mai 1734 mussten die kaiserlichen Truppen, nachdem sie in freiem Felde über vier Stunden der spanischen Uebermacht Stand gehalten, in Bitonto, einer ummauerten Stadt, Schutz suchen, und wurden dort zur Kapitulation gezwungen. (Kriegs-Archiv F. V, Nr. 21, 1734, Neapel und Sicilien.)

17. Juni eintreffend, überzeugte sich der Marine-Kommandant aber bald, dass der Hafen völlig dem feindlichen Angriffe ausgesetzt sei.

In gleichem Masse wie zur See, war Pallavicini auch zu Lande energisch thätig. Zum Schutze von Triest liess er sogleich vier grosse Küstenbatterien errichten und mit achtzig Kanonen armiren, die von verschiedenen Fahrzeugen genommen wurden. Ein solches Vorgehen war um so nothwendiger, als die Triester Bürger und ebenso die Bewohner des Küstengebietes bisher in äusserster Besorgniss gelebt und zum Theil mit ihrer ganzen Habe die Flucht ergriffen hatten. Die von Pallavicini getroffenen Anordnungen und die Versammlung der bewehrten Fahrzeuge auf der Triester Rhede zerstreuten die Furcht, und das Gefühl der Sicherheit gewann bald wieder die Oberhand.[1]) All' dies hatte Pallavicini aus eigener Initiative veranlasst.

Obschon die Situation noch immer kritisch blieb, suchte er dennoch die Kriegsmarine in Stand zu setzen. Allerdings erscheinen die gegen Ende Oktober 1734 gemachten Vorschläge zur Reorganisirung der ehemaligen neapolitanischen Eskadre auf ein äusserst bescheidenes Mass reduzirt. Forderte Pallavicini zu solchem Behufe 1733 die Summe, welche „bisher dem neapolitanischen Kriegsmarinewesen" zugewendet worden war, so wollte er sich jetzt (Ende Oktober 1734) mit jenen Fonds begnügen, welche die Triester und Fiumaner Garnison („Kroaten") absorbirte. Erst im April 1735 erfolgte Pallavicini's Ernennung zum General der Galeeren und übrigen Marina und es wurde mit ihm eine Kapitulation abgeschlossen: die „aus dem Königreich Neapel in das Littorale austriacum herübergekommene Marina" zu augmentiren. Es sollte „der jetzige Fuss der Marina auf 1200 Köpf vermehrt" und daraus ein Bataillon von „600 Mateloten" und ein zweites „von 600 Soldaten" formirt werden.[2]) (Damals verfügte der Marine-Kommandant blos über 300 Matrosen und 100 dienstbare Soldaten.)

Diese neue Organisation war in der Absicht erfolgt, im Falle der Auflassung der Kriegsmarine aus den beiden Bataillons ein Infanterie-Regiment zu formiren und dasselbe dann in das stehende Heer einzureihen. Hatte Pallavicini von 1733 an die neapolitanische Eskadre aus eigenen Mitteln erhalten, so nahm er auch jetzt einen wesentlichen Theil der Kosten auf sich, wofür ihm der seinerzeitige Ersatz der „ex proprijs aufwendenden erweislichen Spesen" in Aussicht gestellt war. Gleichzeitig

[1]) Kriegs-Archiv F. X, Nr. 7, 1734.

[2]) Siehe Beilagen 3, 4 und 5.

mit der Ernennung zum General erfolgte die „Resolutio Caesarea, die aus Neapel in das Littorale herübergekommene Marina in aufrechten Stand zu erhalten" und dem General-Wachtmeister Conte Pallavicini „das Ober-Kommando über alle in dem Littorale austriaco anzukehrende Defensions-Anstalten" zu übertragen.[1] „Einkauf und Zurichtung einiger Fregatten, kleiner Feloucken und Trabakeln, dann die Fortifikation von Trieste und Fiume"[2] waren „illo tempore von ihme in seine Besorgung übernommen worden." Die Beschwerden von Seiten der Hofkammer, dass für die Jahre 1733 und 1734 keine Deckung der verausgabten Gelder zu erlangen sei, veranlassten den Kaiser im Februar 1735 zu der „eigenhändigen Resolution", welche die Unterordnung der Seemacht unter den Hofkriegsrath anordnete.[3]

Jedenfalls musste die Besorgniss für das Küstengebiet 1735 sehr gross gewesen sein, denn im Juli kam die Nachricht, dass „in Ancona 8 französische Kriegsschiff sammt 12 Feluquen und einer Palandra oder Bombardierschiff über die schon allda befindliche 2 spanische Kriegsschiff angelangt seyn und die Absicht haben sollen, gegen das hiesige Littorale einen Angriff oder Bombardirung zu versuchen".[4] Da Pallavicini jede Verantwortung ablehnte, falls die verlangten Verstärkungen nicht eintreffen würden, liess der Hofkriegsrath diese mittelst Vorspann über Laibach in das Küstengebiet dirigiren (Juli). Zum Glücke blieb die Gefahr abgewendet und die bescheidene Handelsthätigkeit kam im Seegebiete nach und nach in das frühere Geleise.

Ueber Zahl und Gattung der bei diesem Pallavicinischen Armement oder „der Triester Marine" vorhanden gewesenen Kriegs-Fahrzeuge sind selbst annäherungsweise keine Daten vorhanden, da Pallavicini die Ausweise nicht vorlegte.[5] Auch für die folgende Zeit enthält keines der

---

[1] Bis zu dieser Zeit war das Ober-Kommando im ganzen Littorale dem General Batton, welcher bisher in Gradiska befehligte, übertragen, und dadurch musste Pallavicini sich zurückgesetzt fühlen. (Siehe Beilage 2.)

[2] Registratur des Reichs-Kriegs-Ministeriums, 1735, April, Nr. 209.

[3] Ungeachtet über das Pallavicinische Schiffsarmement umfangreiches Aktenmateriale (Hofkammer-Archiv F. 103 und Registratur des Reichs-Kriegs-Ministeriums) vorhanden, lassen sich die bezüglichen Details nur annäherungsweise u. zw. indirekte feststellen, weil bis zum Jahre 1735 keine Rechnungen und Ausweise vorgelegt wurden.

[4] Registratur des Reichs-Kriegs-Ministeriums, 1735, Februar, H. 814.

[5] Dass über Zahl und Gattung der Schiffe, aus denen die „alte Triester Marine" bestand, keine positiven Daten gegeben werden können, findet in Folgendem die Erklärung. Pallavicini, welcher bis zum Jahre 1735 völlig aus eigenen Mitteln (welche ein Vermögen von 200.000 fl. repräsentirten) die Kosten des Seewesens bestritt,

Aktenstücke die Bezeichnung der Schiffe.[1]) Erst vom Jahre 1737 liegt ein Ausweis vor, welcher den Marinestand mit 450 Köpfen beziffert.[2]) Nach der Musterrolle aus diesem Jahre waren auf den Kriegsschiffen angestellt: „Capitaine Giovanni Merlo; Lieutenants (Primi tenenti) Luigi Muerta, Gaetano Martinics, Giuseppe Alba, Givo Garzano, Giov. Ponze, Antonio Sinceri; Fähnriche (secondi tenenti) Giorgio Salvaterra, Givo Leonardo; Seekadet (guardia marina) Raimundo Bassio; Hauptmann (Capitano) Luigi de Ré; 4 Schreiber, 3 Feldscherer, 2 Bootsleute, 1 dritter Steuermann, 4 Maten (Guardiani), 3 Quartiermeister (Capi mari), 1 Mars- oder Bramgast (Perochetiero), 1 erster und 1 zweiter Schiffszimmermann (Maestro d'Astica), 3 Artiglerie-Feldwebel, 14 marinari zweiter und 80 marinari dritter Klasse, endlich 3 mozzi (Schiffsjungen).[3])

General-Wachtmeister Conte Pallavicini hatte „als Commandante della marina per Decretum Caesareum ein monatliches Salarium von 1000 fl.", während „die Bemannung dem kaiserlichen Aerarium durch 32 Monate über 400.000 fl. zu stehen gekommen".[4]) Dieses Geld floss aus der „Universal-Bankalität" und musste dazu von allen Ländern beigetragen werden. Besonders beanständet wurde, dass diese Marine in Wien einen „Qua-Agenten" hielt, für welchen man „ab aerario monatlich 120 fl." verausgabte.[5])

---

legte behufs der Refundirung Dokumente vor, welche „die Buchhalterei als ungenügend und unrichtig zurückwies. Dies gab Anlass zu langwierigem Prozesse (Hofkammer-Archiv F. 103), dessen Abschluss aus dem Materiale der verschiedenen Archive nicht zu entnehmen ist. (Siehe Beilage Nr. 6.)

[1]) Der in „Kandler's Monographie": „L'Emporio e il Portofranco" enthaltene Text aus der „Raccolta delle leggi" und zwar die Stellen: „Quel poco che abbiamo saputo dell' Armata navale, lo diamo per ordine cronico: 1733 In questo navale si costruirono diversi legni armati in guerra, però i primi che formarono la flotta austriaca erano di costruzione napoletana, e venuti da Napoli, cioè: la Sa. Elisabetta da canoni 60, il S. Michele da 40 ed il S. Carlo da 70" hat mehrere Schriftsteller veranlasst, von einer ansehnlichen k. k. Kriegsmarine zu erzählen, die in Triest geschaffen worden sein soll und bei welcher drei neapolitanische Kriegsschiffe den ersten Kadre bildeten. — Dieser Irrthum dürfte durch die authentische Darstellung der Thatsachen beseitigt sein.

[2]) In dieser Zahl ist jenes „Marine-Bataillon" inbegriffen, zu dessen Errichtung Pallavicini 1735 eine Kapitulation abgeschlossen hatte. (Registratur des Reichs-Kriegs-Ministeriums, 1735. April, Nr. 968.)

[3]) Diese Mannschaft und die Chargen, welche (Hofkammer-Archiv, Bankalität 1737, Nr. 11) nominativ aufgeführt sind, scheinen ausnahmslos Neapolitaner gewesen zu sein.

[4]) Hofkammer-Archiv F. 103, Alt-Kommerz.

[5]) Die Regimenter der Landarmee mussten ihre Agenten aus Eigenem besolden.

Die Ansichten, welche sich bezüglich der Marine geltend machten, finden ihren Ausdruck in den beiden Konferenz-Protokollen vom 11. August 1734 und vom 20. Mai 1735.[1]) Aus denselben ist auch zu entnehmen, dass zu Porto Rè Massnahmen für den Bau von Kriegsschiffen getroffen waren. Sie fanden aber zu einer Zeit statt, während welcher die Ereignisse in Neapel eine k. k. Kriegsmarine erforderten, die mit Nachdruck in die Aktion hätte eingreifen können. Und gerade in diesen Verhältnissen gibt die Geschichte eine eindringliche Lehre, dass jeder Staat das Verhängniss nicht an sich herankommen lassen dürfe, sondern dasselbe hinlänglich gewaffnet erwarten müsse; bei der Unzulänglichkeit der staatlichen Geldmittel konnte unmöglich sich die Kriegsmarine gedeihlich entwickeln. Nicht leicht durfte die Regierung die erforderlichen Summen auf die gesammten Erblande anrepartiren, und die Ergiebigkeiten des Seegebietes waren zu gering, um die ganze Last tragen zu können. Daraus erklärt es sich, dass die Administrativ-Behörden stets gegen die Kriegsmarine remonstrirten, d. h. die Erleichterung des Staatsschatzes anstrebten. Vielleicht hätte die Sache bei andauernd friedlichen Verhältnissen doch noch eine Wendung zum Besseren genommen. Aber die im Oriente aufsteigenden Gewitterwolken führten schnell die Erledigung der Marinefrage herbei. Karl VI. Bündniss mit Russland gegen die Türkei erheischte nebst den Rüstungen zu Lande auch die Vorbereitung eines Schiffsarmements auf der Donau, welches dem Kommandanten der Kriegsmarine General Grafen v. Pallavicini anvertraut wurde. Zur Ausrüstung der Donauschiffe wurde das Erforderliche von den in Triest vor Anker gelegenen k. k. Kriegsfahrzeugen genommen und 1738 „eiligst nacher Marburg“ befördert.

Eine im Dezember des genannten Jahres einberufene Konferenz sprach der „alten Triester Marine“ das Todesurtheil. Selbe, welche „wenig Nutzen bringe, grosse Unkosten verursache und selbsten in Gefahr stehe, einen Affront im Fall eines feindlichen Anfalls zu leiden“, sollte „so gut man kann zu Geld“ gemacht werden, „dann es doch an Mitteln am meisten gebreche“.[2]) Wenngleich über die Vollziehung dieses Beschlusses keine Daten vorhanden sind, unterliegt es doch keinem Zweifel, dass sämmtliche Triester Kriegsschiffe unter den Hammer kamen. Einerseits ist in den Akten von 1739 an nirgends mehr davon

---

[1]) Siehe Beilage Nr. 7 und 8.

[2]) Hofkammer-Archiv: Protocollum Conferentiae 30me Decembris 1738 habitae. (Marinewesen F. 103.)

die Rede, anderseits wurden die zum Schiffsarmement gezogenen neapolitanischen Offiziere und Matrosen nach Beendigung des Türkenkrieges ausnahmslos abgedankt. Das Dunkel, welches über die Details des Bestandes dieser Triester Kriegsmarine herrscht, lässt sich auch bezüglich der Auflösung nicht aufhellen. Wohl steht es ausser Zweifel, dass Venedig das schwimmende Materiale käuflich an sich brachte. Wäre dasselbe von nur einiger Bedeutung gewesen, so würde in der Geschichte der Republik wenigstens Erwähnung davon zu finden sein.

Wenn nun Geldnoth als Hauptmotiv zur Auflassung der Kriegsmarine angegeben wird, so liefert dies den Beweis, wie sehr der Drang des Augenblickes grosse staatsmännische Gedanken in den Hintergrund zu bringen vermag. Kaiser Karl VI. Hauptbestrebung war auf die Anbahnung einheimischer Navigation und gedeihlichen Seehandels gerichtet. Dies involvirte die Pflicht der Regierung, dem erbländischen Seefahrer den staatlichen Schutz angedeihen zu lassen. Die 1733 in Folge des Krieges in Neapel und Sicilien ins Leben getretene Triester Kriegsmarine war eine Thatsache, gegen welche die übrigen Mächte bis zum Jahre 1739 keine Einsprache erhoben[1]) und auch in der Folge nicht erhoben hätten. Die völlige Auflassung änderte aber plötzlich die politisch maritime Position der Erbstaaten, und die nachfolgende Geschichte lehrt, wie schwierig es war, dieselbe wieder zu erobern. Lange musste Kaiserin Maria Theresia zuwarten und gleichsam auf Umwegen die Errichtung einer maritimen Wehrmacht anstreben, welche kurz vor ihrem Regierungsantritte bereits bestand, und mit ungleich geringeren Geldopfern sich hätte entwickeln lassen.

Wer mag übrigens gegen diese Zeit einen Vorwurf erheben, wenn auch in der nachfolgenden, ungeachtet wiederholter herber und für die staatliche Machtstellung empfindlicher Erfahrungen, im Küstengebiete sich die Ueberzeugung nicht Bahn zu brechen vermochte: dass Navigation und Seehandel in Oesterreich ohne hinreichenden Schutz durch eine Kriegsmarine keineswegs in Aufschwung kommen können.

Die politischen Konstellationen unter Karl VI. Regierung für das erbländische Seehandelswesen.

Nun erübrigt noch einen Blick auf jene politischen Konstellationen zu werfen, welche Karl VI. Bestrebungen in Bezug auf den erbländischen Seehandel fördernd oder hindernd waren.

[1]) In der Konferenz wurde bezüglich der Auflösung der Marine nicht mit einem Worte politischer Bedenken gedacht.

Gerade Oesterreich, welches die natürliche Brücke zwischen Deutschland und den levantinischen Gewässern bilden sollte, war vermöge der geographischen Position darauf angewiesen, seinen Einfluss im Oriente in merkantiler Beziehung sorgfältig ins Auge zu fassen. Der richtige Moment dazu wäre 1711 gewesen;[1]) er wurde versäumt und musste unwiederbringlich verloren gehen. Solch ferne Ziele waren aber zu jener Zeit noch unklar, da selbst die nächsten für Oesterreichs Zukunft verschleiert blieben.

Was sich in den Erblanden während Kaiser Karl VI. Regierung in kultureller Beziehung vorbereitete, geschah so allmälig und geräuschlos, dass die übrigen europäischen Grossmächte, auch wenn sie Kunde davon erhielten, keine Ursache zu Besorgnissen bezüglich einer Rivalität haben konnten.

Ein Anderes aber war es bezüglich der Republik Venedig, welche durch die Vorgänge in dem österreichischen Küstengebiete alarmirt werden musste. Es stand ausser Zweifel, dass von dieser Seite Hindernisse zu gewärtigen seien. Nicht gering war ja der Druck, welchen Venedig auf Triest auszuüben sich anmasste. Selbst in jener Zeit noch, in welcher Karl VI. die Regierung antrat, mussten die Triester Schiffe, wenn sie nach Venedig oder aus dem gleichnamigen Golfe weitersegeln wollten, sich vorerst zu Capo d'Istria melden und daselbst die Erlaubniss von der Dogenstadt abwarten.[2]) Nun hatte aber der Kaiser alsbald zu erkennen gegeben, dass der Grossstaat fortan die Uebergriffe nicht mehr dulden werde und das Kriegsschiff „S. Carlo" von Don Juan Villegas befehligt, gab „mit Erfolg" der Drohung den gehörigen Nachdruck.[3]) Dadurch war die offene Feindseligkeit wohl beseitigt, aber es gab bei den beiderseitigen Interessen der Berührungspunkte genug, in welchen die Republik das sich emporarbeitende österreichische Küsten-

---

[1]) Es war dies damals, als Eugen's Heersäulen an der Alt und Jalomnitza standen, während Zar Peter nur durch das Geschmeide seiner Gattin einem schimpflichen Untergange entrann. Hätte Oesterreich zu jener Zeit auf grossherrlichem Gebiete festen Fuss gefasst und dadurch Russlands Rückkehr über den Pruth verhindert, so wäre der Einfluss dieser nordischen Macht nimmer vorherrschend auf der Balkanhalbinsel geworden.

[2]) Hofkammer-Archiv F. 5218. (Kommerz.)

[3]) Hofkammer-Archiv F. 5. (Die Zeit, wann dies geschah, die nächste Veranlassung zu einer solchen Drohung, endlich die Provenienz des Kriegsschiffes sind in den Akten nicht angeführt. Es geschieht nur der Thatsache in einem Berichte Erwähnung.)

gebiet wenigstens indirekt schädigen konnte. So z. B. hatte Venedig seine vornehmeren Handelsleute von dem Besuche der ersten Triester Messe abgehalten, doch ihre Kundschafter dahin gesendet und eingewirkt, dass auch die „Florentiner, Genueser, Savoyarden und Neapolitaner" ferne blieben. Freilich hatten derlei kleinliche Manöver keinen nennenswerthen Erfolg und für entscheidende Aktionen mangelten der Republik Kraft und Muth.

Was Leopold I. bezüglich des Transithandels 1667 vergeblich angestrebt, versuchte Kaiser Karl VI. 1725 neuerdings. Aber Venedig, welches gegen sein eigenes Interesse durch masslose Erhöhung der Zölle den Transit aus dem römischen Reiche von der Route Tirol-Verona auf jene durch die Schweiz und Graubündten abgedrängt hatte, zeigte sich dem Verlangen des kaiserlichen Botschafters keineswegs geneigt. Konnte dieser einen, den veränderten Zeitverhältnissen angepassten Recess erwirken, so war die vom Kaiser ins Auge gefasste Handelspolitik für die Erbstaaten wesentlich gefördert. Denn der Transit durch Tirol musste auf die Handelsthätigkeit im ganzen Reiche belebend und dadurch mittelbar auch auf den erbländischen Seeverkehr zurückwirken. Der Senat schob aber die Sache mehr und mehr hinaus. Selbst 1739 suchte Karl VI. erneuert einen „Konventions-Entwurf" zu vereinbaren, der auf Verringerung der Zölle abzielte. Das Ableben des Kaisers und die unmittelbar nach seinem Tode über die Erbfolge entbrannten blutigen Kämpfe gaben der Republik von S. Marco gewiss am wenigsten Anlass zu irgend einer Konzession an Oesterreich.

Zur Beleuchtung der instinktiv erwachten Besorgnisse der Republik Venedig, gegenüber den Bestrebungen im österreichischen Littorale, mag noch folgende authentische Thatsache dienen. Als 1711 in den Forsten zwischen Fiume und Triest Holz gefällt wurde, um das erbländische Schiffbauwesen zu heben, zeigten sich die Venetianer darüber sehr ungehalten und verbreiteten das Gerücht, dass ein gewisser „Morosini nach Fiume gesendet werde, um das bereits aufgestappelte Holz anzukaufen".

Den Grundstein zu dem gegenwärtigen erbländischen See- und Handelswesen legte Karl VI. Mit geringen materiellen Mitteln verfolgte er grosse kulturelle Zwecke. Und darin tritt Oesterreich in grellen Gegensatz zu jenen Staaten, deren Herrscher mit gewaltigen äusseren Mitteln grosse äussere Zwecke zu erreichen wussten, aber scheiterten, wenn sie eine wahre Civilisation schaffen wollten; denn um die staatliche Wohlfahrt dauernd aufzubauen, bedarf es der sittlichen Kraft und Grundlage.

Allerdings werden solche innere Strebungen, welche die nationale Kraft am meisten stärken, von der Mit- und Nachwelt gar nicht oder wenigstens nicht in gleichem Masse wie heroische Thaten gewürdigt. Es sind dies eben Früchte, die nur spät zu reifen vermögen, und der Rückblick auf die erste Hälfte des XVIII. Jahrhunderts zeigt einen stetigen, bisweilen langsamen, aber doch unaufhaltsamen Gang der Kulturbestrebungen in Oesterreich, über welchem die politischen Verwicklungen, wo immer sie in Europa stattfanden, als ein Damoklesschwert schwebten.

War Karl VI. Wirken für das innere Erstarken Oesterreichs möglichst geräuschlos geblieben, so musste die pragmatische Sanktion, nämlich der Akt, welcher das Reich der habsburgischen Dynastie sichern sollte, damit diese den Ausbau vollende, um so mehr die Aufmerksamkeit der anderen europäischen Mächte erregen. Und kaum hatte der Kaiser die Augen zugedrückt, als die fremden Kabinete unter den nichtigsten Vorwänden ihre Zusagen brachen, um Maria Theresia ihres Erbes zu berauben. Ungeachtet der Garantien der Mächte erstanden überall Feinde gegen die Kaisertochter. König Friedrich von Preussen nahm ohne Schwertstreich das wehrlose Schlesien in Besitz, der Churfürst von Baiern drückte sich Böhmens Krone aufs Haupt, die Franzosen standen in Baiern, Prag und Linz, der Wittelsbacher Karl VII. errang die deutsche Kaiserwürde, und schon hielten Habsburgs Gegner das Erbreich für verloren. Aber eine Frau, sittlicher Hoheit und politischer Klugheit voll, brachte Oesterreich aus der Tiefe des Unglücks wieder zur Höhe empor. Gekannt und von der Geschichte im vollsten Masse gewürdigt, ist der Muth der erlauchten Tochter Karl VI.; ihr Wirken aber auf jenem Gebiete, in welchem grösstentheils die Wohlfahrt der Völker wurzelt, hat die Nachwelt nur zum Theil in das richtige Licht gestellt.

III.

Handelspolitik Oesterreichs in der zweiten Hälfte des XVIII. Jahrhunderts.

Zur richtigen Würdigung der maritimen Wehrverhältnisse eines Staates ist Kenntniss der Genesis seines Seehandelswesens unerlässlich; dessen Entwicklungsstufen stehen ja im engsten Zusammenhange mit jenen der Kriegsmarine. In den Anfängen und Fortschritten des erbländischen Kommerzes liegt überdies der unumstössliche Beweis, dass Oesterreich-Ungarns heutige maritime Streitmittel keine willkürliche Schöpfung, sondern eine historische Nothwendigkeit sind.

Seit wenigen Dezennien — und was sind diese in der kulturellen Entwicklung der Völker? — hatte sich Oesterreich unter blutigen Kämpfen aus den grössten Drangsalen erhoben. Mit noch wunden Gliedern pochte es an den Pforten des höheren Kulturlebens, um unter den anderen Staaten Europas sein Recht geltend zu machen. Als nämlich im österreichischen Erbfolgekriege (1740—1748) das Schwert den Fortbestand der Monarchie entschieden und selbst den leisesten Zweifel darüber beseitigt hatte, war auch der Anspruch der Erbstaaten, im Welthandel den ihnen gebührenden Rang einzunehmen, völlig ausser Frage gestellt. Nun hatte aber die Vielgeschäftigkeit der europäischen Diplomatie durch ihre einander widerstrebenden Interessen die natürliche Stellung und unzweifelhafte Zukunft der Monarchie mit einem Nebel von sogenannten politischen Fragen umgeben, welcher es äusserst schwierig machte, die wichtigsten inneren, auf den Wohlstand und das Erstarken abzielenden Massnahmen richtig anzuordnen und ins Werk zu setzen, weil jeder Schritt die äusserste Vorsicht erheischte. Unbestreitbar ist dies der triftige Grund, warum Maria Theresia, auf dem von Karl VI. gelegten Fundamente weiterbauend, anfänglich nur geringe Resultate erzielte. In ihrer Handelspolitik gestand sie ja ganz offen die Besorgniss

vor den übrigen Grossmächten und vor dem Uebergewichte Einzelner in volkswirthschaftlicher Beziehung. Dabei ist auch nicht zu übersehen, dass der Keim- und Gährungsprozess der verjüngenden Reformen unter blutigen Kämpfen mit dem Auslande vor sich gehen, und darum allein schon zurückgehalten werden musste.

Beim Regierungsantritte der Kaiserin waren die Erblande in Bezug auf Bodenproduktion, Gewerbe und Industriethätigkeit noch weit davon entfernt, um in die Reihe jener Konkurrenten eintreten zu können, welche bereits durch Jahrhunderte am Welthandel theilgenommen und unermessliche Reichthümer erworben hatten. Oesterreich, in welchem sich die Volkswirthschaft erst zu entwickeln begann, konnte und durfte keine andere Handelspolitik anstreben, als vorläufig nur mit jenen Staaten direkte kommerzielle Verbindungen zu suchen, die in der Produktion noch mehr zurückgeblieben waren. Von einem Ueberragen in solcher Hinsicht konnte blos in Bezug auf die Türkei, auf Russland und Portugal die Rede sein. Und dahin musste in der Mitte des XVIII. Jahrhunderts der Blick zuerst gerichtet werden. Aber auch hiezu gehörte ungewöhnlicher Muth, weil selbst dort ein Kampf mit den am meisten fortgeschrittenen Staaten, England und Frankreich, zu gewärtigen stand.

Mehr aber als durch all' dies wurde das Schwierige der Situation durch Oesterreichs Gliederung und innere Verfassung verschlimmert. Gleich vom Anbeginn standen sich die Interessen bei einer Viertheilung des Gesammtreiches schroff gegenüber. Ueberall trat nicht das staatliche, sondern das Sonder- und Privatinteresse in den Vordergrund. Da nun Maria Theresia genug zu thun hatte, um die auftauchenden, vom Auslande drohenden Wirren zu paralysiren, musste sie im Innern Frieden um jeden Preis halten. So zersplitterten sich die Kräfte in inneren Reibungen, anstatt nach ein und demselben Ziele zu streben. Folge davon war, dass der Vortheil den fremden Staaten überlassen blieb.

Die deutschen Erblande, zu denen Ungarn ebenso wie heute noch in dualistischem Verhältnisse stand, bildete ein schon in sich zerspaltenes Stammreich. Den in Folge dessen äusserst komplizirten Regierungsapparat machten die territorial abgetrennten und weit entlegenen kaiserlichen Niederlande noch unbehilflicher. Mailand und die Beziehungen zu dem Grossherzogthum Toscana[1]) erheischten die zartesten

[1]) Maria Theresiens Gemahl, Herzog Franz Stephan von Lothringen, hatte nach dem polnischen Erbfolgekriege 1735 bei Verzichtleistung auf Lothringen diesen Besitz erhalten.

Rücksichten. Die Wahl Franz I. zum römischen Kaiser bedingte stete Bedachtnahme auf Deutschland. Es bildeten sonach die Erbstaaten, die Länder der Stefanskrone, die kaiserlichen Niederlande, der Besitz in Italien, endlich das heilige römische Reich so wesentlich von einander verschiedene Faktoren, dass die Kaiserin sich schon in Bezug auf die Handelspolitik allein in einem wahren Labyrinthe befand.

Maria Theresien's Massnahmen in Bezug auf die Ausnützung des Seegebietes waren schon bei ihrem Regierungsantritte darauf berechnet, die überschüssigen Produkte und Erzeugnisse der Erbstaaten mit Benützung der Meeresstrasse ausser Landes zu verwerthen. Anbahnung von Handelstraktaten; Aufstellung von Konsulen in den fremden See- und Handelsplätzen;[1]) Ertheilung von Kommerz-Konzessionen in den Ländern; Regelung des Gewerbewesens und Errichtung von Manufakturen; Ausfuhrsverbot für Rohprodukte u. s. w. waren die staatlichen Massnahmen in merkantiler Richtung, welche in letzter Instanz der Hof-Kommerzienrath zu leiten und zu regeln hatte.[2]) Obschon in diesen Beziehungen viele Verfügungen während und unmittelbar nach dem österreichischen Erbfolgekriege getroffen wurden, konnte die Kaiserin doch erst im Jahre 1750 ihre volle Aufmerksamkeit dem Seegebiete zuwenden.

Für den Freihafen von Triest galten „vornehmlich die Einrichtungen von Livorno" als Muster. Der wesentliche „Unterschied in der Verfassung beider Seeplätze" bestand darin, dass in Triest „die Geschäfte von der Intendanza",[3]) in Livorno hingegen „blos vom Governatore" besorgt wurden. Ein Merkantil-Tribunal;[4]) Begünstigungen bei Bildung von Handelskompagnien zur Erweiterung der Spekulation im Seehandel;

---

[1]) In der europäischen und asiatischen Türkei waren „achtzehn k. k. Konsulen". (Hofkammer-Archiv.)

[2]) Aus den Hofkammer-Akten lässt sich der allmälige Entwicklungsgang des Gewerbe- und Industriewesens in seinen verschiedenen Stadien nachweisen, was für Fachmänner von Werth sein dürfte. Hier sei Einiges erwähnt: 1758 erfolgte die Aufstellung von Kommissionen zur Untersuchung der auf die Märkte gebrachten Waaren, die Anstellung von Manufakturs-Kommissären und die Seidenzucht-Maulbeer-Plantage zu Prag; 1763 wurde die Einsendung der Manufakturtabellen und die Beschreibung aller beträchtlichen Fabriken, und die Errichtung von Verlags-Kompagnien in den Erbländern angeordnet; 1767 erfolgte die Errichtung zweier Niederlagen (zu Wien und Prag) für „erbländische Manufakta"; 1768 wurde die freie Kupferstecher-Akademie gegründet und das Forstwesen geregelt.

[3]) Erhielt in der Folge die Benennung „Gouvernement".

[4]) In dem bezüglichen Erlasse bemerkte Maria Theresia: „Eine gute geschwinde Justiz ist die Seele eines Handelplatzes".

Vorkehrungen in sanitärer Beziehung gegen das Einschleppen der im Oriente herrschenden Pestseuche,[1]) mit einem Worte, der für einen Seehandelsplatz nöthige Apparat trat allmälig ins Leben.

Wie erwähnt, durfte der Seehandel zunächst nur mit jenen Staaten angebahnt werden, in denen die Bevölkerung in Folge ihrer zurückgebliebenen Civilisation an alten Gewohnheiten festhielt und weniger produktiv als Oesterreich war. Allerdings blieben, wie dies die folgenden Daten darthun, selbst bei den wenigen Absatzgebieten die Schwierigkeiten nahezu unüberwindlich. Darin liegt eben der Beweis, dass weder Mangel an Voraussicht und ebensowenig Säumniss den materiellen Fortschritt der Erbstaaten verzögerten; die schwierigen Beziehungen zum Auslande waren es hauptsächlich, welche den rascheren Aufschwung niederhielten.

Handelsbeziehungen zur Türkei.

Vielverheissend für den österreichischen Aussenhandel musste der Ausblick gegen Osten sein. Bosnien, Serbien, Bulgarien, Macedonien, Albanien, Epyrus, des Peloponnes, Thessalien, Wallachei, Moldau und Bessarabien, in einem Halbzirkel die Erbstaaten umgebend, bildeten ein bedeutendes Absatzgebiet für erbländische Produkte, wenn der Strom- und Binnenverkehr geregelt und ausgenützt wurde. Oesterreichs Küstengebiet hinwieder ermöglichte und begünstigte die Seeschiffahrt auf dem Adriatischen und Mittelländischen Meere, um erbländische Erzeugnisse nach den Küsten von ganz Griechenland, auf Creta, Cypern und auf alle Inseln des Archipelagus, nach Kleinasien, ja bis Persien zu bringen und dort in Geld oder Waaren umzusetzen.

Nun war aber Oesterreich schon von vornherein nicht in der Lage, jene Verhältnisse, die sich aus der Natur der Dinge entwickelt hatten, ändern, d. h. zu seinen Gunsten wenden zu können. Die im Industrie- und Handelswesen weit vorangeeilten europäischen Seemächte beherrschten völlig den Markt in dem ottomanischen Reiche. Frankreich, mit seinem Genie für Luxus, besass schon seit 1670 eine levantinische Handlungs-Kompagnie, welche, abgesehen von bedeutenden eigenen Geldmitteln, vom Staate durch grosse Privilegien begünstigt

[1]) Hofkammer-Archiv F. 36, Litorale 1755—1768 enthält Vorschläge und kostbare Pläne zur Errichtung des Lazarethes, welche für den Marine-Techniker von um so grösserem Werth sind, als verschiedene Meinungen sich wechselseitig bekämpfen.

und gerade zu Maria Theresia's Zeit im Aufblühen war. Auch England hatte in solcher Beziehung Nichts versäumt. Seine unter Königin Elisabeth entstandene „levantinische Handlungsgesellschaft", welche nach allen Plätzen der Levante verkehrte, besass zu Smyrna und Constantinopel ihre Hauptemporien.[1]) Die Holländer blieben nicht die letzten, wenngleich sie keine grösseren Gesellschaften[2]) besassen. Dänemark trieb ungeachtet seiner grossen Entfernung lebhaften Handel nach jenen Gegenden, und dieser Staat wusste seine Kauffahrer durch Kriegsschiffe zu unterstützen und zu schirmen. Der Genueser und Venetianer darf wohl nicht besonders gedacht werden, von denen erstere sich schon während des XIII. Jahrhunderts im Archipelagus festsetzten, und in der Folge von anderen italienischen Staaten nachgeeifert wurden.

Oesterreichs Verhältniss zur Pforte während des XVII. und zu Anfang des XVIII. Jahrhunderts schloss jede kommerzielle Annäherung aus. Der grösste Theil Ungarns stand ja unter der Botmässigkeit und dem eisernen Szepter des Erbfeindes, welcher noch 1683, und zwar zum zweitenmale, die Kaiserstadt Wien arg bedrängte.

Feindeten sich die erwähnten Mächte, welche schon durch so lange Zeit mit dem ottomanischen Reiche den Handel betrieben, unter einander an, um wie viel mehr stand dies in Bezug auf Oesterreich zu gewärtigen, welches erst neu in die Schranken treten wollte. Verschwindend klein

---

[1]) Die Engländer hatten sich diesen Handel auch auf einem anderen Wege gesichert. Zur See brachten sie ihre Waaren nach Petersburg und von dort zu Land nach Twer, Moskau, Tambow bis Zarizin, um von da, wo sich der von Peter dem Grossen zwischen Don und Wolga angelegte Schifffahrtskanal befindet, auf dem Don nach Azow und in den Pontus, auf der Wolga hingegen nach Astrachan, und in dem Kaspi-See nach Persien, Armenien u. s. w. Bei dem ausserordentlichen Talente der Russen in der Handhabung des Landfuhrwerkes und grosse Wagen-Kolonnen schnell zusammenzubringen und rasch zu expediren, ist der rege Binnenverkehr mit englischen Waaren auf ungeheure Entfernungen ganz leicht erklärbar.

[2]) Das Prinzip des Monopoles, auf welchem dieses Gesellschaftswesen beruhte, und welches den Aufschwung des Welthandels eindämmte und lähmen musste, war theils aus der Kurzsichtigkeit der Regierungen, theils aus der Unmöglichkeit der Staaten, grosse Summen dem Handelswesen zu widmen, hervorgegangen. Weil eben die Staatsgewalt entweder nicht den Willen oder nicht die Mittel hatte zu derlei Gründungen (das Kolonialwesen mit inbegriffen), und noch viel weniger das Vermögen eines einzelnen Unterthanen zu solchen Unternehmungen ausreichen konnte, war die Begünstigung von Handlungs-Kompagnien das einzige noch übrige Mittel. Denn nicht leicht würden sich Associationen mit hinreichenden Fonds gebildet haben, wenn nicht durch ausschliessliche Privilegien die Aussicht auf sicheren Gewinn ihnen wäre eröffnet worden. So war es nicht nur in England, Frankreich u. s. w., sondern auch in Oesterreich.

aber erscheinen die daraus entstandenen Gefahren im Vergleich zu jenen Hemmnissen, welche einerseits aus den Verhältnissen Oesterreichs zur Pforte, anderseits aus den staatsrechtlichen Beziehungen des dualistischen Kaiserstaates hervorgingen.

Dass die österreichischen Staatsmänner gleich vom Anbeginne in der Handelspolitik das einzig Richtige ins Auge gefasst und festgehalten hatten, geht daraus hervor, dass in Folge des Passarowitzer Friedens Oesterreich in handelspolitischer Beziehung der von der Pforte am meisten begünstigte Staat geworden war.[1]) Für den ersten Blick wird es darum kaum glaublich und erklärlich, dass die Erbstaaten die ihnen in Aussicht gestandenen immensen Vortheile nicht nur nicht ausnützen konnten, sondern sogar grosse Einbusse an dem Nationalvermögen erleiden mussten. Zum richtigen Verständnisse dessen ist es nothwendig, auf das Wesen der Handelsverhältnisse zwischen Oesterreich und der Türkei etwas näher einzugehen, um Ursache und Wirkung bezüglich der maritimen Entwicklung des österreichischen Küstenlandes schon vorweg klar zu stellen.

Aus der geographischen Position der Erbstaaten zu jenen der Pforte ging naturgemäss hervor, dass der Handel zwischen beiden Reichen als Binnen- und Seehandel scharf unterschieden werden musste. Ersterer, jene grossherrlichen Provinzen umfassend, welche Oesterreichs Süd- und Ostgrenzen umgaben, wurde in der Amtssprache als „orientalischer", d. i. Binnenhandel bezeichnet, während für den Seehandel der Ausdruck „Levantehandel"[2]) üblich war. Nun ist vor Allem zu erwägen, dass bis gegen das Jahr 1770 ausser sehr wenigen öster-

[1]) Oesterreich wurde zugestanden „mit dem sichersten Schutze in denen türkischen Ländern allenthalben zu Wasser und zu Land den Verkehr und die Einfuhr und Ausfuhr zu treiben, so zwar, dass für jede Waare im ottomanischen Gebiete nur einmal und nie mehr als eine Gebühr von 3% (im Belgrader Frieden, 10. September 1739, auf 5% erhöht) gefordert werden solle, welche die k. k. Unterthanen, in welch' immer für einer Münze, und wenn die Schätzung zu hoch sein sollte, nach ihrem Belieben auch in natura d. i. mit dem 3%tigen (nach dem Belgrader Frieden 5%tigen) Theile der Waaren selbst sollten entrichten dürfen". Reichs-Finanz-Archiv F. 121.

[2]) Der „Levantehandel" wurde 1783 folgendermassen definirt: „Die Handlung nach der Levante begreift überhaupt die Gegenden des Mittelländischen Meeres gegen Aufgang der Sonne. Nämlich den Kommerz nach den vielen Eilanden des Archipelagus, Kandia, Palästina, Egypten, den barbarischen Staaten u. a. m." (Kriegsbibliothek: „Versuch über den gegenwärtigen Zustand der österreichischen Seehandlung, Wien 1783".)

reichischen Staatsangehörigen zu Triest, sich selbst zu Wien keine erbländischen Negotianten befanden, auf deren Rechnung mit dem „Oriente“ oder der „Levante“ Aus- oder Einfuhrhandel getrieben worden wäre. Der Handelsstand des Erbreiches beschränkte sich lediglich auf den Innenhandel, welcher den Begriff „Krämerei“ kaum überragte. Die wenigen einheimischen Kaufleute, welche sich an dem „orientalischen“ oder „Levantiner“ Handel betheiligten, thaten dies nur insoferne, als sie von den in Oesterreich ansässigen oder ad hoc erscheinenden ottomanischen Händlern orientalische Waaren kauften und dieselben im Grossen oder im Detail wieder in den Erblanden an Mann zu bringen suchten. Dies war aber nichts weiter als ein Vorkauf, welcher den Preis der Waaren übermässig steigerte und dadurch Konsumenten und Staatseinkünfte gleichmässig schädigte.

Erwägt man ferner, dass die österreichischen Kaufleute nicht blos die von ihnen direkt einzuführenden türkischen, als auch die auszuführenden erbländischen und ebenso die für das ottomanische Reich bestimmten Transitowaaren nach den für die k. k. Staaten giltigen, ziemlich hohen Tarifen verzollen mussten, so wird die Unmöglichkeit einer Konkurrenz mit den ottomanischen Händlern leicht begreiflich. Letztere überschwemmten mit ihren Feilschaften das österreichische Gebiet, während sie aus diesem nur sehr wenige Erzeugnisse nach den Ländern der Balkanhalbinsel (Orienthandel) und nach der Levante ausführten. Naturgemäss fand das österreichische Bargeld raschen Abfluss nach den unter türkischer Oberhoheit gebliebenen Ländern. Vorwiegend wurden die „k. k. Spezies-Gulden“ eingewechselt und auf diese Weise „viele Millionen fortgeschleppt“.[1]) Wenn die über ganz Oesterreich verbreiteten ottomanischen Kaufleute ein Minimum österreichischer Produkte ausführten, so lag der Grund darin, dass sie durch die „Spezies-Gulden“, als Waare betrachtet, mehr gewannen als bei erbländischen Boden- und Industrie-Erzeugnissen. Derartiges konnten sie von Ragusa, Konstantinopel, Smyrna u. s. w., wohin Venedig, Holland, Frankreich, England u. s. w. Massen von allen erdenklichen Waaren brachten, viel leichter und wohlfeiler beziehen.[2]) Dabei ist zu beachten, dass die Seemächte

[1]) Konferenz-Protokoll vom 26. Jänner 1752. Hofkammer-Archiv F. 132.

[2]) Die Polen, Tataren und selbst Russen hatten in Konstantinopel einen Handel mit Reziprozität. Kaufleute dieser Nationen brachten nur Rohprodukte auf den Markt, welche sie entweder vertauschten oder gegen Bargeld umsetzten. Mit diesem erst machten sie geringfügige Einkäufe, während der grösste Theil des erworbenen Geldes sorgsam zurückgehalten und nach der Heimat gebracht wurde.

nur solche Waaren in das Reich des Sultans einführten, welche entweder in Oesterreich gar nicht erzeugt wurden, oder nicht so wohlfeil verkauft und verfrachtet werden konnten. Uebrigens war die Konkurrenz schon damals so gross, dass Frankreich den Engländern und Holländern in gewissen Artikeln völlig den Rang abgelaufen hatte.[1])

Der Orienthandel.

Dieser speziell barg in sich für den österreichischen Nationalwohlstand die grössten Gefahren, welche aus dem dualistischen Verhältnisse der Erbstaaten zu den Ländern der Stephanskrone hervorgingen. In letzteren hatten sich siebzehn- bis achtzehntausend Familien türkischer Unterthanen angesiedelt,[2]) von denen die wohlhabenderen in Kompagnien zusammengetreten waren, welche untereinander in engster Verbindung standen und den ausgebreitetsten Handel nicht nur in den königlichen Städten, sondern auch auf dem flachen Lande trieben.[3])

Die Komitate, welche nur den Vortheil der ihnen von den ottomanischen Händlern zufliessenden Abgaben im Auge hatten, „sich aber um den Nahrungsstaat der königlichen Städte u. s. w. wenig" kümmerten, dachten gar nicht daran, einer solch gefährlichen Ueberwucherung irgend welche Schranken zu setzen. Aber die ottomanischen Händler in Ungarn und Siebenbürgen zogen nicht blos türkische, sondern fremdländische Waaren unter dem Vorwande des türkischen Transits an sich und brachten selbe in den Ländern der Stephanskrone in den Detailhandel. Dadurch allein schon erlitt der Staatsschatz bedeutenden Schaden. Das Uebel hatte aber noch eine andere, viel intensivere Wirkung. Die äusserst mässige, ja nahezu bedürfnisslose Lebensweise der ottomanischen Unterthanen und der Umstand, dass dieselben in den österreichischen Staaten von allen persönlichen Abgaben befreit blieben, setzte sie

---

[1]) Konsularbericht vom 23. Jänner 1751. Hofkammer-Archiv F. 132.

[2]) Es waren dies vorwiegend Griechen, Armenier, Juden etc. Hofkammer-Archiv F. 132, Kommerz.

[3]) Dies kann keineswegs befremden, wenn man Ungarns Geschichte in Erwägung zieht. Von dem türkischen Elemente, welches im XVI. und XVII. Jahrhunderte ganz Ungarn überfluthet und noch zu Anfang des XVIII. Jahrhunderts das Temeser Banat in seiner Gewalt hatte, mussten naturgemäss im ganzen Lande Sedimente zurückbleiben, theils durch neugeknüpfte Familienbande, theils durch materielle Interessen an den fremden Boden gebunden. Wie wenige auch dieser Elemente ursprünglich gewesen sein mochten, besassen sie doch Anziehungskraft genug, um im Verlaufe vieler Jahre eine kleine Völkerwanderung zu verursachen.

in den Stand, alle Waaren bedeutend wohlfeiler hintangeben zu können, als die einheimischen Handelsleute, deren völliger Ruin stets vor der Thüre stand.[1])

In diesen Zuständen lag aber nicht blos eine staatswirthschaftliche, sondern auch eine grosse politische Gefahr. Es durften schon aus dem Grunde 17—18.000 fremde Familien auf Kosten der Monarchie nicht bereichert und ernährt werden, weil bei ausbrechendem Kriege mit der Pforte aus ihnen ebensoviele gefährliche Feinde erwachsen mussten, welche die genaue Kenntniss des Landes und allerorts Einverständnisse und enge Verbindungen für sich hatten.[2])

So wie heute wurde die Abhilfe gerade in jenen Fällen am schwierigsten, in welchen die Interessen beider Reichshälften in richtigen Einklang gebracht werden sollten, um dadurch Oesterreichs Stellung nach Aussen in der einen oder andern Beziehung zu festigen. Alle Versuche, den Krebsschäden beim „Orienthandel" steuern zu können, waren schon 1759 gemacht worden; doch erwies sich sowohl in Bezug auf Ungarn, als in Rücksicht auf die Pforte jedes Rütteln an dem Bestehenden als äusserst gefährlich. Darum rieth der Staatsrath zur Vermeidung von Neuerungen.[3])

In der Einschränkung der Einwanderung und in der allmäligen Aenderung dieser für Oesterreich nachtheiligen Verhältnisse war die Möglichkeit geboten, in Zukunft die Erbstaaten vor so arger Schädigung zu bewahren. Maria Theresia bemerkte diesbezüglich, dass man aber „die türkische Bilanz nicht sowohl durch Einschränkung und Erschwerung der türkischen Importation, als vielmehr durch Erweiterung und Beförderung der erbländischen Exportation zu gewinnen suche".[4]) In diesen Worten ist die in der Folge beobachtete Handelspolitik gegenüber der Pforte und zum Theil auch jener Weg klar gekennzeichnet, welcher zur Wahrung der erbländischen Interessen betreten wurde.

---

[1]) Durch all dies wurde nicht blos der einheimische Handel zurückgestaut und ruinirt, sondern auch die Möglichkeit benommen, einen tüchtigen unternehmenden Handelsstand heranzubilden. Erfahrungen, Landes- und Lokalkenntnisse konnte sich ein spezifisch österreichischer Kaufmann im verflossenen Jahrhundert kaum erwerben.

[2]) Hofkammer-Archiv, Konferenz-Protokoll vom 26. Jänner 1752, T. 132. (Kommerz.)

[3]) Die türkischen Handelsleute durften fortan „lediglich türkische Waaren und auch diese nur à la minuta auf die Zeit deren in Hungarn haltenden Jahrmärkte" verkaufen; und 1786 erfloss ein Gesetz (§. 8), dass die Türken nur mit behördlich ausgestellten Erlaubnissscheinen in die Erbstaaten eintreten dürfen. (Hofkammer-Archiv F. 132, Konvolut. 40.)

[4]) Hofkammer-Archiv, Vortrag vom 10. Jänner 1766, F. 132. Konvolut. 34.

Der Levantehandel.

Obschon der „Levantehandel" in seinem Hauptwesen aus der Darlegung des „Orienthandels" resultirt, müssen doch noch jene Faktoren beleuchtet werden, welche speziell das österreichische Seewesen in seiner Entwicklung niederhielten, namentlich aber die Navigation hinderten.

Die beiden Freihäfen zu Triest und Fiume waren für den österreichischen „Levantehandel" von um so grösserer Bedeutung, als an den Export auf dem Seewege nicht blos die Erblande, sondern auch ganz Deutschland (Transito) Theil nehmen konnte. Nun war es aber den österreichischen Kaufleuten so wie „im Orienthandel" auch beim „Levantehandel" unmöglich, nach den Staaten der Pforte und umgekehrt eine direkte kommerzielle Thätigkeit zu entwickeln. Der Grund lag vorwiegend in den Abmachungen der Passarowitzer Konvention[1]) und des später abgeschlossenen Belgrader Friedens. Der „Orienthandel" blieb wie jener nach der „Levante" bis zum 7. Decennium des XVIII. Jahrhunderts fast ausschliesslich in den Händen der türkischen Unterthanen. Oesterreichischerseits war bis dahin kaum ein Versuch gemacht worden. Die wenigen erbländischen Kaufleute, welche einen solchen — zu ihrem Schaden — gewagt hatten, äusserten sich, ihre „Seefahrt nach der Levante aus keiner anderen Ursache" aufgegeben zu haben, „als weil mit den Türken in dieser Handelschaft bei der dermaligen Verfassung die Konkurrenz nicht zu erreichen" sei.

Aus dem vorstehend nur in grossem Umrisse dargestellten kommerziellen Verhältnisse Oesterreichs zu den Ländern der Pforte lässt sich aber nur ein Theil jener Schwierigkeiten erkennen, welche der erbländische Handel zu überwinden hatte. Ein Staat mit geordneten Rechtszuständen, dessen Bewohner vergleichsweise auf hohem Standpunkte der Kultur und Gesittung angelangt waren, befand sich mit einem Reiche in kommerziellen Beziehungen und Verbindungen: welches Nationen ohne Treu und Glauben[2]) umfasste; das eine kaum dem Namen nach bestehende und dabei unordentliche, der Bestechung zugängliche Rechtspflege hatte; in welchem unzählige, aus despotischer Regierungsweise

---

[1]) Artikel 3.

[2]) Der Begriff „türkischer Unterthan" war ausserordentlich dehnbar. Er umfasste Griechen, Armenier, Juden, Raizen und alle slavischen Stämme der Balkanhalbinsel, und darunter befand sich eben der Abschaum jener Völker, die unter türkischer Oberhoheit standen.

entsprungene Eigenmächtigkeiten allerorts zur Geltung kamen; endlich wo die zu wiederholten Malen ausgebrochene Pestseuche und viele andere Vorkommnisse ähnlicher Art jede Unternehmung äusserst kostspielig und für die Interessenten gefahrvoll machten.

Den ottomanischen Händlern mussten alle „orientalischen" und levantischen Waaren alsogleich bar bezahlt werden. Dadurch fand das österreichische Nationalvermögen eben den den Wohlstand so schädigenden Abfluss, während die türkischen Kaufleute, wenn sie je etwas von den Produkten und Erzeugnissen österreichischer Provenienz ausführten, solches auf Kredit haben wollten, weil es meist in ihrem Sinne lag, nicht zu bezahlen. Ursprünglich hatte sich Oesterreich viel von der Sesshaftmachung ottomanischer Händler, namentlich der Griechen zu Triest, für den österreichischen Seehandel versprochen. Aus den Akten ist aber nachweisbar, dass die im Küstenlande eingewanderten Griechen kein nennenswerthes Barvermögen mitbrachten und doch den ganzen „Levantehandel" in ihren Händen hatten. An sie wurden die Schiffsladungen adressirt und von ihnen weiter spedirt. Im Inneren Oesterreichs waren wieder „zahlreiche Griechen ansässig, welche sich als k. k. Unterthanen" hatten „deklariren lassen" und auf deren Namen der weitere Vertrieb erfolgte. Keine menschliche Vorsicht war im Stande, diesen heimlichen Einverständnissen entgegenzuwirken.[1]) Ausserdem missbrauchten die ottomanischen Unterthanen den österreichischen Schutz noch dadurch, dass sie ihre Schiffe unter k. k. Flagge in fremdländische Häfen sendeten, dort aber Schiff, Ladung und Bemannung als ottomanisch deklariren liessen. Namentlich die Griechen strebten die Naturalisirung als österreichische Unterthanen an, um den türkischen Tributforderungen zu entgehen. Als Angehörige der Pforte geberdeten sich selbe aber stets, wenn sie in den Erbländern zur Erfüllung ihrer Pflichten gegen den Staat verhalten wurden.[2])

Erfahrung hatte Oesterreich gelehrt, dass, um mit der Pforte im guten Einvernehmen zu bleiben (und dies war gerade während des österreichischen Erbfolgestreites das äusserste Gebot der Nothwendigkeit), bei gewissenhafter Erfüllung der Traktate, selbst der Schein von Chicane vermieden werden müsse. Und daraus finden die zahlreichen

---

[1]) In einem bezüglichen Referate ist bemerkt, dass alle fiskalischen Massregeln illusorisch bleiben müssen „bei einer Nation, die mit falschen Eiden spielet und deren für einige Zechini so viele schwöret als man verlanget".

[2]) Hofkammer-Archiv F. 134.

Rücksichten und die grosse Behutsamkeit ihre Erklärung. Für die Hebung des österreichischen „Levantehandels" gab es vorläufig kein anderes Mittel als: das Abwarten und Ergreifen eines günstigen Zeitpunktes. Dass dies geschah, erweiset die nachfolgende Geschichte des österreichischen Seewesens. Leider konnte es erst 1771 zu einem Entwurfe kommen, den direkten Handelsverkehr specifisch österreichischer Kaufleute mit der Levante zu ermöglichen und zu kräftigen. Dabei betrachtete es Oesterreich als eine Hauptsache „den Eintritt der eigenen Donauschiffe in das Schwarze Meer" von der Pforte zu begehren.[1]) Dies war um so nothwendiger, als der Levantehandel, selbst bei den weitgehendsten, von der Pforte gemachten Zugeständnissen in Folge der Unsicherheit auf den levantinischen Gewässern auch für fernere Zeiten fraglich bleiben musste.

Einfluss der Barbaresken auf die erbländische Navigation und insbesondere auf den österreichischen Levantehandel.

Während vieler Jahrhunderte war das Mittelmeerbecken der Tummelplatz eines wohlorganisirten Raubsystemes, welches die an der Nordküste Afrika's wohnenden Volksstämme stets mit günstigem Erfolge auszuüben wussten. Nicht ohne wesentliche Rückwirkung konnten solche Zustände auf die Anfänge des erbländischen Navigationswesens bleiben. Algier, Tunis, Tripolis u. s. w. hatten sich nämlich für Plünderung der christlichen Seefahrer gleichsam ein historisch begründetes Recht erworben, und dieses musste am meisten jenen fühlbar werden, die sich dagegen am wenigsten selbst zu schützen vermochten.

Kaum bedarf es besonderer Auseinandersetzungen, dass die Stellung der beiden Erdtheile Afrika und Europa in ihrer geographischen Wechselbeziehung, was Navigation betrifft, von jeher im grellsten Gegen-

---

[1]) Eine Erklärung für diese Bestrebung gibt der 1768 zwischen Russland und der Pforte ausgebrochene Krieg, welcher sechs Jahre dauerte. Bei den Absichten, welche Russland verfolgte, musste Oesterreich rechtzeitig seine Handelsinteressen gegenüber der Pforte zu wahren suchen. Wie nothwendig die Erwirkung der freien Donauschifffahrt nach dem Pontus war, beweiset der zu Kutschuk Kainardschi (21. Juli 1774) abgeschlossene Friede. In Folge desselben wurden Russland ausser der freien Schifffahrt auf dem Schwarzen Meere, Schloss Kinburn an der Dnjeper-Mündung, die Festen Jenikale und Kertsch in der Krim, Asow, endlich die grosse und kleine Cabardei zugestanden. Oesterreich hatte darum gar wohl gethan, bei Zeiten sich mindestens das gleiche Recht wie Russland zu sichern.

satze bleiben musste. Blos durch das verhältnissmässig schmale Mittelmeerbecken von einander getrennt, standen sich Barbarei und Kultur gegenüber. So weit die Annalen des Mittelalters zurückreichen, waren die Bewohner der afrikanischen Nordküste stets mit Seeraub beschäftigt.

Grimmiger Hass der Mohammedaner gegen die Christen, genährt durch lange blutige Fehden, musste in einem der Barbarei völlig anheimgegebenen Volke nebst allen Leidenschaften auch die Habgier aufstacheln. An Verlockungen zum Raube konnte es ja niemals mangeln. Das enge, selbst für primitive Versuche in der Seeschifffahrt nicht sehr gefährliche Meeresbecken; die von der Natur mit zahllosen Schlupfwinkeln ausgestattete afrikanische Nordküste, wo der Räuber stets ungefährdet entrinnen und seine Beute mit Leichtigkeit bergen konnte,[1]) endlich die vielen reichen Ladungen der christlichen Seefahrer forderten gleichsam zur Piraterei auf. Gleichwohl genügte es den Raubstaaten keineswegs, ihre Habsucht blos auf dem Meere zu befriedigen. Nicht selten geschah es, dass sie verheerende Landungen an Spaniens und Italiens Küsten vornahmen, überall Schrecken verbreitend. Ja im XVI. Jahrhunderte noch dehnten die Barbaresken ihre Raubzüge bis zu den canarischen Inseln, selbst bis zu Irlands und Islands Küsten und bis an die Ostsee aus. Dass solche Zustände auch während des XVII. und zu Beginn des XVIII. Jahrhunderts fortdauern konnten, findet seine Erklärung in jenen gewaltigen Erschütterungen, welche das Kulturleben in Europa während dieser verhängnissvollen Zeit zu überwinden hatte.

Ganz anders lagen die Dinge zu Ende des spanischen Erbfolgekrieges. Vollkommen berechtigt wird darum die Frage, wie es kommen konnte, dass in einer Geschichtsepoche, während welcher die gewaltig erstarkten europäischen Seemächte auf allen Meeren des Erdballs um die Entscheidung grosser politischer und kommerzieller Probleme stritten, sich kein Mittel finden liess, den im Verhältnisse zum Ganzen gewiss minimen Raubstaaten gründlich das Handwerk zu legen. Ja es muss befremden, dass deren Frechheit während des XVIII. Jahrhunderts eher zu- als abgenommen hatte. In dem politischen und kulturellen

---

[1]) Die der Nordküste Afrikas, in Folge der Nordweststürme vorgelagerten zahlreichen Sandbänke, in Verbindung mit der theilweisen Zerklüftung des vom Meere bespülten Terrains liessen das Aufsuchen oder Verfolgen der Piraten nicht zu; denn grössere, namentlich Kriegsfahrzeuge, mussten schon aus nautischen Rücksichten dem gefährlichen Fahrwasser sorgfältig ausweichen.

Erstarken konnte der Grund doch keineswegs gelegen gewesen sein, weil in beiden Richtungen die Geschichte bis zum heutigen Tage keinerlei Fortschreiten verzeichnet.[1])

Nicht gegen das Piratenwesen, welches im Mittelmeere herrschte, gegen die Regierungen der Raubstaaten musste der Vertilgungskrieg geführt werden.[2]) Dies forderte schon Europa's Ehre, dessen Staaten sich, ohne zu erröthen, Barbarenhorden als tributpflichtig erklärten. Ja selbst das stolze Albion, welches nicht nur in Europa, sondern auf dem ganzen Erdballe auf Ansehen und Rang so eifersüchtig war, und in allen Weltfragen sein Schwergewicht geltend zu machen wusste, erklärte sich von den Raubstaaten abhängig. Nun liegt aber die Lösung dieses Räthsels ganz nahe und lautet: „Levantehandel". Jene Mächte, welche seit langem enge Verbindungen mit den Stapelplätzen im Mittelmeere hatten, sahen andere, deren Flagge bislang selten oder noch nie erschienen, nur ungern innerhalb der Säulen des Herkules. Die Gefahr vor den Seeräubern oder die Scheu vor dem Tribute blieben wirksame Mittel, unberufene Eindringlinge von diesen Gewässern zurückzuschrecken.[3]) Für England, Frankreich, Spanien etc. waren die Barbaresken die willkommensten Hüter dieses Seebeckens, während auf allen übrigen Meeren des Erdballes der Streit unter jenen Mächten deren maritime Wehrkräfte nur zu oft und in vollstem Masse in Anspruch nahm.

Fremdländische Konsulen waren zu Tunis, Algier etc. viel weniger zur Aufrechthaltung oder Anknüpfung kommerzieller Beziehungen, als zur Wahrung des Friedens für die wenigen Starken, und zur Schürung des Feuers im Interesse der Mächtigen, denen die Konkurrenz unbequem zu werden begann, aufgestellt. Vergleicht man die Mehrzahl der mit den Raubstaaten abgeschlossenen Verträge unter einander, so zeigt sich so ziemlich der nämliche Inhalt. Es wurde festgesetzt, und dies

---

[1]) Was Frankreich in Algier erzielt, dankt es der Waffengewalt und der militärischen Diktatur. Ungeachtet dessen tritt die Barbarei immer wieder hervor, wenn die angelegten Fesseln sich irgendwie zu lockern beginnen.

[2]) Die Unterhaltung selbst starker Flotten im Mittelmeere zum Schutze der Kauffahrer, abgesehen von der Fruchtlosigkeit, wäre mit fortwährendem Kriegszustande gleichbedeutend gewesen.

[3]) Dem Monopolsysteme (Colbert) huldigten alle europäischen Staaten. Die Eröffnung des Mittelländischen Meeres für den Handel aller Nationen musste durch vermehrte Konkurrenz die Interessen Einzelner beinträchtigen, anderseits besorgten letztere mit Grund, dass durch Austilgung des Seeräuberunwesens sich die merkantilen Verhältnisse in der Levante ganz anders und zwar zu ihrem Nachtheile gestalten würden.

war bei Weitem die Hauptsache, dass die betreffende Flagge von den Kriegsschiffen der Barbaresken nicht angefeindet, dass die Gefangenen, die Schiffe und Ladungen wieder freigegeben würden, endlich dass dem Strandrechte entsagt werde.

Selbstverständlich kostete die Erhaltung des guten Einvernehmens den einzelnen Mächten gewaltige Summen. Für England, Frankreich u. s. w. standen dieselben aber durchaus in keinem Verhältnisse zu jenem Gewinne, den die Einschränkung der Konkurrenten im Levantehandel abwarf. Schwer drückte die Last eben nur auf jene Staaten, die neu in die Schranken treten wollten. Interessant und für das europäische Kommerzwesen lehrreich wäre es, einen annähernd richtigen Ueberblick über jene Summen und Werthe geben zu können, welche nur während des XVIII. Jahrhunderts von England, Frankreich, Spanien, Portugal, Holland, Schweden, Preussen, Russland, den italienischen Staaten, Ragusa, Oesterreich und selbst von der Pforte den Barbaresken als Tribut gezahlt wurden.[1]) In solcher Beziehung dürfte sich aber der Schleier kaum jemals völlig lüften, weil eben Ehre, eigenes Interesse und Handelspolitik zum Geheimnisse nöthigten.

In der Mitte des XVIII. Jahrhunderts hatte das aus zahllosen Wunden blutende Oesterreich mit Muth und Kraft seine Widersacher in die Schranken gewiesen, und dies geschah im offenen ehrlichen Kampfe. Ein Anderes aber war es bei dem Kampfe auf dem Gebiete der Volkswirthschaft, welchen Oesterreich zu gleicher Zeit gegen das ganze übrige Europa zu beginnen genöthigt war. Da konnte nicht der Muth, sondern nur die Klugheit den Ausschlag geben. Vor Allem galt es die Aufmerksamkeit der zahlreichen und übermächtigen Gegner von der wahren Absicht wenigstens insolange abzulenken, bis Theilsiege errungen waren. Hieraus wird erklärlich, dass das starke und grosse Oesterreich sich bezüglich des Seehandels ursprünglich unter den Schutz des kleinen Toscana begab. Dieses anzufeinden, lohnte nicht der Mühe. 1748 wurde zwischen diesen beiden Staaten ein „Uebereinkommen verabredet", bei welchem Oesterreichs Hauptabsicht darin lag, „von den toscanischen Friedenstraktaten mit den Barbaresken, von dessen an Afrikas Nordküste aufgestellten Konsulen und von den Armirungen zur See zum Schutze der Kauffahrer den möglichsten Nutzen zu ziehen".[2]) Bei den

[1]) Beilage Nr. 9 gibt annähernd einen Begriff, welch' bedeutende Opfer gebracht wurden.

[2]) Hofkammer-Archiv, Faszikel 5414. (Kommerz.)

allgemeinen politischen Verhältnissen, welche zu jener Zeit in Europa herrschten, mochte es wohl angehen, dass Oesterreich sich gleichsam an Toscana anhängen konnte, um in kommerzieller Beziehung nur irgendwie Terrain zu gewinnen.

Kaiser Franz I. hatte Namens Toscana 1748 mit dem Kanton Algier Frieden geschlossen. Der zu Wien am 21. November einberufene Staatsrath sollte überlegen „ob und inwieweit nebst dem Grossherzogthume Toscana auch der Kaiserin und Königin getreueste Erbunterthanen einigen Nutzen davon ziehen könnten". Der für den österreichischen Export günstige Moment sollte „wenigstens unter der Hand und auf eine zum wenigsten Aufsehen erregende Weis" ausgenützt werden.[1]) Die Gründe dazu waren wohl triftig, denn dadurch wurde die Eifersucht der anderen Mächte und das daraus folgende Streben nach Gegenwirkung niedergehalten. Charakteristisch ist, dass der Gemal der Kaiserin die Ratifikation für Toscana in seinem Namen vornahm. Nur indirekt wurden die gleichen Begünstigungen den Erblanden zugestanden, während die kaiserlichen Niederlande ausgeschlossen blieben. Ausser den im Namen Franz I. auf Toscana's Rechnung zu übersendenden Geschenken wurden auch welche „insbesondere im Namen der Kaiserin" bestimmt; die Wahl fiel auf Gegenstände des österreichischen Exportes.[2])

Nun waren aber der Raubstaaten mehrere[3]) und es liess sich nicht daran denken, die Habsucht Aller gleichmässig zu befriedigen. In dieser Beziehung war die Lage um so schwieriger, als man mit den Türken überhaupt und selbst mit der Pforten-Regierung nie auskommen konnte, ohne von Zeit zu Zeit die Gemüther durch Geschenke zu beschwichtigen. Gegenüber den Raubstaaten-Regierungen erübrigte daher kein anderes Mittel, als die Konsulen schon im Voraus mit Geld zu versehen, um rechtzeitig und mit Klugheit jene Gewitter zu verscheuchen, zu deren Bildung Afrika's Nordküste so sehr geeignet war. Wenngleich die Kosten

---

[1]) Der Friedenstraktat wurde nicht veröffentlicht, um England, Frankreich, Spanien u. s. w. keinen Anlass zu geben „auf die nämliche Eingestehung mit den Barbaresquen zu dringen". (Hofkammer-Archiv.)

[2]) Tuch, Spiegel, Kupfer, Quecksilber, Eisen und Eisenwaaren. (Sessionsprotokoll vom 21. November 1748, Hofkammer-Archiv F. 134.)

[3]) Die Traktate wurden abgeschlossen mit Algier am 8. Oktober, mit Tunis am 23. Dezember 1748, mit Tripolis endlich am 27. Jänner 1749. (Hofkammer-Archiv F. 134.)

nicht den Erbstaaten allein zur Last fielen[1]) und durch den Vertrag die kaiserliche Flagge der Wesenheit nach einige Zeit von seeräuberischen Anfällen verschont blieb, fehlte es doch nie an direkten oder indirekten Intriguen, welche von Seite der übrigen seefahrenden Mächte aus Eifersucht bei der einen oder der andern Kantons-Regierung angezettelt wurden. Die Sicherheit der österreichischen Kauffahrer blieb aber prekär. Stets wussten die Barbaresken Vorwände zu finden, das eine oder das andere Fahrzeug zu kapern, ohne dass man ihnen den Friedensbruch nachweisen konnte. Auf die diesbezüglichen Beschwerden bei der Pforte ertheilte der kaiserliche Botschafter Heinrich Freiherr von Penklern 1754 von Konstantinopel aus den Rath, „um allen Inconvenienzen unsererseits vorzubeugen, wäre gut, wenn die k. k. Kauffahrtei-Schiffe angewiesen würden, den Rencontres mit den Barbaresquen auszuweichen“ .... „denn Justiz, wie es sich gebührte, kann man selten oder gar nicht von ihnen erhalten, besonders, wenn sie Etwas in ihren Händen haben.“ Das Missliche lag auch darin, dass die Bemannungen stets als Sklaven in das Innere des Landes geführt wurden, für deren Befreiung ansehnliche Lösegelder bezahlt werden mussten.[2])

Schon zu Beginn des Jahres 1755 hatte die geheime Hof- und Staatskanzlei Kunde, dass Algier den Frieden „mit beiden kaiserlichen Majestäten gebrochen“. Toscana suchte im eigenen und im Namen Maria Theresia's mit Algier den Frieden, der gegen Ende 1757 zu Stande kam, und in welchem die Barbaren in kommerzieller Beziehung nicht blos Toscana, sondern auch den Erbstaaten Zugeständnisse machten, deren sie sich vormals nicht zu erfreuen hatten.[3]) Die Ratifizirung der Verträge verzögerte sich aber bis Ende 1758. Hatte das Abkommen vom Jahre 1748 den österreichischen Kauffahrer nur indirekt, d. h. als Schützling des kleinen Toscana gegen Plünderung gesichert, so waren in dem 1758 mit Algier abgeschlossenen Traktate „nunmehro die gesammten Erbländer in diesem Frieden ausdrücklich einbegrif-

---

[1]) Sie vertheilten sich auf die kaiserlichen Staaten, auf Toscana und in der Folge auch auf die österreichischen Niederlande, welche indirekt an dem Friedenstraktate theilnahmen.

[2]) In solcher Beziehung war besonders der geistliche Orden der Trinitarier verdienstlich, welcher durch Sammlungen wenigstens einen Theil jener Summen aufzubringen suchte, welche die Barbaren für die Loslassung der Christensklaven forderten.

[3]) Ueber die Art der Verhandlungen mit den Barbaresken gibt Beilage Nr. 10 einigen Aufschluss.

fen". Maria Theresia bemerkte darum gegen „die Intendanza"[1] „da die Handlung und Schifffahrt Unserer Unterthanen respectu gedachter zur See so furchtbarer Korsaren in vollkommene Sicherheit gestellt worden, als habt Ihr diese beglückte Vorfallenheit dem Handelsstand im Litorali behörig Kund zu machen." Wie endlich die Kaiserin es meinte, zeigt jener damals veröffentlichte strenge Erlass, nicht nur bei Ertheilung der Flaggenpatente alle Unterschleife hintanzuhalten, sondern auch von den Schiffseigenthümern und Kapitäns die genaue Erfüllung der von ihnen zu machenden Angelöbnisse zu fordern.

Mit Algier war wohl Frieden, aber Tunis und Tripolis rührten sich wieder. Namentlich letztgenannter Kanton, von Frankreich aufgestachelt,[2] drohte, und dies allein schon genügte, das Schlimmste gewärtigen zu müssen. Zwar gelang es der kaiserlichen Botschaft in Konstantinopel, den Ausbruch der Feindseligkeiten hinauszuschieben, keineswegs aber für die Zukunft den Frieden zu sichern. Marokko zeigte sich 1761 geneigt, einen besonderen Traktat abzuschliessen, doch wollte sich Maria Theresia in keine Verhandlungen einlassen, weil sie mit Grund besorgte, „dass die mit den übrigen Barbaresquen vorseienden Traktaten nicht lange bestehen werden".

Dieser fortwährende, Oesterreich direkt bedrohende Zustand war es aber nicht allein, denn auch jeder Friedensbruch zwischen dem einen oder dem andern der europäischen Staaten und den Barbaresken musste stets mittelbar auf die erbländische Navigation zurückwirken, weil es der Regierung nicht gelingen wollte, selbe während des XVIII. Jahrhunderts durch eine Kriegsmarine schützen zu können. Wie aus den folgenden Abschnitten zu entnehmen, wurden zwar wiederholt zur Gründung einer österreichischen maritimen Wehrmacht die Anläufe genommen, aber jeder derartige Versuch scheiterte an Schwierigkeiten, die sich aus der Natur der Verhältnisse im Littorale nach und nach herausgebildet hatten.

Handelsbeziehungen zu Russland.

Welche Vortheile durfte Russland aus engeren Handelsbeziehungen zu Oesterreich erwarten? In Folge von Bedürfnisslosigkeit und der geringen

[1] 9. November 1758.

[2] Gesandtschaftsbericht vom 18. Februar 1761, Hofkammer-Archiv F. 134. (Kommerz.)

Kulturstufe, auf welcher der grösste Theil der moskowitischen Bevölkerung stand, konnte die überwiegende Mehrzahl der Bewohner des Handels mit Industrie-Erzeugnissen völlig entrathen. Nur für den gebildeteren minimen Theil war die Einfuhr fremder Waaren nöthig, und diese hatten England und Holland gesichert.[1])

Vermöge des ausserordentlichen Reichthumes an Rohprodukten musste aber Russland berufen sein, im internationalen Verkehre und im Welthandel in die Reihe der bedeutenderen Konkurrenten zu treten. Oesterreichs und Russlands Handelsinteressen konnten sich daher niemals begegnen. Durch die geographische Position war (und ist) die nordische Macht von den ihr den Weltverkehr vermittelnden Meeren abgeschnitten. Den Sund bewachte ein und derselbe Volksstamm: der germanische; am Bosporus stand ein und dieselbe Macht: die osmanische, welche eine immerhin erhebliche Schutzwehr bildete. Diese beiden Meerengen waren und sind die starken Fesseln, welche Russlands Uebergriffe hemmten. Sie zu sprengen, musste von jeher das Ziel nicht nur seiner Handels-, sondern auch seiner äusseren Politik Europa gegenüber sein. Den germanischen Stamm, den Hüter der Ostsee, konnte der nordische Koloss nimmer entwurzeln. Nur am Bosporus gab es einen Ausweg und diesen zu gewinnen, hatte es, wie uns die Geschichte lehrt, niemals an Versuchen und Anstrengungen gefehlt.

Was Russland brauchte, um seine Völker der Zivilisation zuzuführen und deren Handel und Verkehr zu heben, konnte es leicht durch Verträge mit den übrigen Mächten erringen. Es lag aber nicht im Interesse dieses Reiches, die Bedingungen seiner Existenz mit jenen der Existenz der Nachbarn in Einklang zu bringen. Oesterreich dagegen musste naturgemäss nächst den Ländern der Pforte in handelspolitischer Beziehung das moskowitische Reich ins Auge fassen. Aber ungeachtet aller Bestrebungen zeigte sich erst 1764 insoferne Geneigtheit, als der russische Hofrath Ladygin nach Oesterreich gekommen war, „welcher laut der ihm ertheilten Vollmacht die Lokalkenntniss einziehen und die Einleitung treffen“ sollte, „wie zwischen den k. k., sonderlich ungarischen

[1]) Diese beiden Staaten mussten auf den Handel mit Russland besonders Gewicht legen, weil es gerade ihnen an jenen Materialien am meisten gebrach, die zur Errichtung und Erhaltung einer ansehnlichen Seemacht am nöthigsten sind. Holz, Werg, Hanf, Taue, Segeltuch konnten nirgends zu so geringen Preisen und in so grossen Quantitäten als im russischen Reiche erhandelt werden. England und Holland mussten allein schon Oesterreichs Bestrebungen paralysiren, abgesehen davon, dass Russland selbst keinerlei Neigung haben konnte sich denselben zu akkomodiren.

Erblanden und Klein-Russland ein nützliches Commercium eingeleitet werden könnte".[1]) Ladygin's Mission erwies sich aber nur zu bald als dem österreichischen Interesse äusserst gefährlich. Derselbe war überdies ein russischer Emissär, welcher österreichische Handwerker[2]) zur Emigration verleitete.

Bei den Grenzverhältnissen vor und auch unmittelbar nach der ersten Theilung Polens (1772) war an einen nur halbwegs rentablen Binnenhandel nicht zu denken. Maria Theresia wollte aber das für österreichische Produkte so viel versprechende russische Absatzgebiet nicht brach liegen lassen. Von den Triester Handelsleuten forderte sie schon 1770 ein Gutachten ab „wegen Einleitung eines Moskowitischen Commercii über Triest".[3]) Ungeachtet wiederholter Urgenz liess die Antwort zwei Jahre auf sich warten, bis endlich der Börsendirektor Balleti die Erklärung gab: dass nur auf Kosten und Risiko des Staates Versuche unternommen werden könnten. Für solche aber gab es äusserst schwere Bedenken. Oesterreichs Seeverkehr mit Russland war von dem Littorale aus auf zwei Wegen möglich, nämlich durch das Mittelländische Meer über den Ocean in die Nordsee, oder durch die Dardanellen in den Pontus. Auf ersterem Wege gewährte die geographische Position vor allen anderen: den Hamburgern, Engländern und Holländern, und in zweiter Linie: Frankreich, Spanien, Portugal, Genua, Livorno und Neapel schon im geringen Frachtlohn so immense Vortheile, dass Triest an Konkurrenz nicht einmal denken durfte. Auf dem Wege durch die Dardanellen hätte Oesterreich der Theorie nach wohl über alle die genannten Staaten entschieden das Uebergewicht erringen können. In der Praxis aber standen die beim „Orient-" und „Levante-Handel" dargelegten Hemmnisse und überhaupt die politischen Konstellationen in Europa entgegen.

Obschon Katharina von Russland, welche von Peter III. Entthronung (1762) während 34 Jahren die Geschicke des moskowitischen Reiches lenkte, den freien Handel auf dem Schwarzen Meere und in allen türkischen Gewässern anstrebte, wurden doch durch den Geist ihrer äusseren Politik die Gefahren enthüllt, die von Nordosten her über ganz Europa hereinzubrechen drohten. Durch den Frieden von Kutschuk

---

[1]) Hofkammer-Archiv F. 5411, Konvolut. 37 ex 1764.

[2]) Vornehmlich Sensenschmiede, welche das aus Schweden äusserst billig importirte Eisen in Russland verarbeiten und dadurch einen Hauptzweig der österreichischen Industrie entbehrlich machen sollten.

[3]) Hofkammer-Archiv F. 5398. (Kommerz.)

Kainardschi hatte, wie schon erwähnt, Russland sich die freie Schiffahrt nicht nur auf dem Schwarzen Meere, sondern auch auf dem türkischen Theile des Donaustromes gesichert. Letzteres Recht stand aber Oesterreich schon lange vorher vermöge des Passarowitzer Friedens zu. An die Freigebung der Dardanellen war nicht zu denken, daher für den Handel Oesterreichs mit Russland die Donau um so mehr an Bedeutung gewinnen musste. Aber ehe noch diesbezügliche Pläne konkrete Gestalt anzunehmen vermochten, hatten die Bevollmächtigten Englands, Frankreichs u. s. w. das Recht der freien Schifffahrt in das Schwarze Meer von der Pforten-Regierung gefordert, so dass diese sich zu dilatorischen Antworten genöthigt sah. Schon aus diesem Grunde musste Oesterreich auf das Vorhaben verzichten, mit Russland einen förmlichen Handelstraktat abzuschliessen; denn dadurch hätte es die anderen Mächte zu noch grösserer Zudringlichkeit gegenüber der Pforte aufgestachelt. Uebrigens waren selbst von Seite der letzteren Schwierigkeiten zu besorgen. Oesterreich hatte nämlich von dem ihm durch den Passarowitzer Frieden zugestandenen Rechte der freien Donauschifffahrt bis zum Schwarzen Meere keinen Gebrauch gemacht.[1]) Da nun die Türken in Allem nach althergebrachter Gewohnheit urtheilten und bei der mindesten Neuerung alarmirt und misstrauisch wurden, musste das erneuerte Ansinnen der freien Donauschifffahrt für Oesterreich Einwendungen herbeiführen.

Zahlreiche und im Detail ausgearbeitete Projekte, welche im k. k. Finanz-Archive (Hofkammer-Archiv) erliegen, geben Zeugniss, wie richtig man die Lebensinteressen Oesterreichs beurtheilte, sie zu fördern und zu wahren suchte. Sowohl mit der Pforte, als mit Russland sollten bei voller Ausnützung der Donau die vortheilhaftesten Handelsbeziehungen erstrebt und gefestigt werden. Konnte dies aber schon in Rücksicht bei der politischen Stellung Russlands zur Pforte je der Fall sein? Es musste ja jede neue Verwicklung zwischen diesen beiden Staaten Oesterreichs kommerzielle Lebensader unterbinden und dadurch Rückschläge auf das gesammte Handelswesen ausüben.

Erst 1783 begannen die Vorbereitungen für die Abschliessung eines förmlichen Handelstraktates mit Russland.[2]) Erwägt man aber, dass dieses Reich Ausfuhrs- und Einfuhrsverbote erliess und theilweise wieder aufhob, wodurch die kommerziellen Beziehungen zu Oesterreich sich stets

---

[1]) Die Gründe sind in den nachfolgenden Abschnitten angeführt.

[2]) Nota des Grafen Kaunitz an die Hofkanzlei und Hofkammer vom 10. Dezember 1782. (Hofkammer-Archiv.)

in schwankender Lage befanden, so ist klar, dass die Regierung unmöglich mit irgend einem bestimmten Plane für die Zukunft eine selbstbewusste Handelspolitik gegenüber dem moskowitischen Reiche einschlagen konnte. Aus den Akten geht hervor, dass Oesterreich grosse materielle Opfer bringen musste, um ungeachtet der russischen Intriguen den ohnehin geringfügigen Handelsverkehr nicht in förmliches Stocken gerathen zu lassen.

Handel mit Portugal.

In zwei Beziehungen musste der Handel mit Portugal für Oesterreich von Wichtigkeit sein, nämlich als Absatzgebiet für erbländische Produkte, dann als Quelle für portugiesische Kolonialwaaren. Dieser Staat war aber ungeachtet seiner herrlichen klimatischen geographischen Lage, seines fruchtbaren Bodens und der glücklichen Unternehmungen in den früheren Zeiten derart in Verfall gerathen, dass er zu Ende des XVII. und Anfangs des XVIII. Jahrhunderts nicht nur seine eigenen Schätze nicht ausbeutete, sondern grösstentheils verödet und entvölkert blieb. Auffallend waren die Bewohner durch Unwissenheit und Unthätigkeit in der Kultur zurück. Ja es mangelten zwei Drittheile des dem Lande nöthigen Getreides. Vom Fabriks- und Gewerbewesen lässt sich sagen, dass es kaum dem Namen nach bestand.[1]) Gleiche Bewandtniss hatte es bezüglich des Kolonialwesens. Portugal, welches unter allen europäischen Staaten am ersten die Grenzen der Schifffahrt erweitert und seine Herrschaft vom Rothen Meere an, dem Persischen Meerbusen bis an China, Japan und die Liu-kiu-Inseln (zwischen Corea, Formosa und Japan) ausgedehnt hatte, war im XVIII. Jahrhunderte nur mehr auf unwesentliche und dem Mutterlande nicht sehr ergiebige Kolonien in Ostindien und in China, dann an der Guineaküste beschränkt. Bedeutung hatte nur der Besitz Brasiliens.

Einerseits konnte Oesterreich die Kolonialwaaren Portugals aus erster Hand via Triest beziehen, anderseits erzeugten erbländische Gewerbe und Industrie jene Waaren, die nicht nur im Mutterlande, sondern hauptsächlich auch in Brasilien den leichtesten und besten Absatz finden konnten. Portugal selbst bedurfte des Getreides und dieses hätte von Ungarn unter äusserst vortheilhaften Verhältnissen ausgeführt werden können. All dies war Grund genug, dass Maria Theresia Anfangs

[1]) Hofkammer-Archiv F. 5398, Konsularberichte aus Portugal.

1751 den Grafen von Starhemberg nach Lissabon delegirte, um den König von Portugal zur Abschliessung eines Handelstraktates zu vermögen. Die Akten stellen es zur Evidenz klar, dass der Wiener Hof viel weniger von Verträgen, als von praktischen Versuchen erwartete. Es sollten nämlich „eines oder ein Paar Schiffe, welche mit verschiedenen Produkten aus den Erblanden beladen", von Triest abgesendet werden.[1] Starhemberg bemühte sich, von Portugal alle jene Begünstigungen zu erlangen, welche im Laufe der Zeit der Krone England zugestanden worden waren. Er fand grosse Schwierigkeiten und erst 1753 wurden von Kaunitz die Entwürfe zu einem förmlichen Handelstraktate nach Lissabon gesendet.[2]

Wie die zahlreichen Konsularberichte darthun, erwiesen sich aber „sowohl die einheimischen als fremden Kaufleute in Portugal als scheelsüchtig, listig und verschränkt" und mit Leuten, welche seit undenklicher Zeit den Welthandel trieben, konnten die Anfänger von Triest wahrlich nicht einen Wettstreit beginnen. Ueberdies hatten sich die kommerziellen und politischen Verhältnisse Europa's in der Mitte des XVIII. Jahrhunderts höchst ungünstig zur Anknüpfung neuer Handelsverbindungen gestaltet. Viele Versuche österreichischer Kauffahrer scheiterten gänzlich oder brachten nicht den gehofften Nutzen, und eine 1759 eingeleitete Enquête steigerte keineswegs die Resultate. Den Beweis dafür gibt der Umstand, dass von 1769 bis 1779, mithin während eines vollen Dezenniums, nicht ein einziger österreichischer Kauffahrer in dem Hafen von Lissabon erschienen war. Erst 1780 liefen dort vier und 1781 fünf Schiffe unter k. k. Flagge ein.[3] Um für die Erblande wenigstens indirekt einen Vortheil aus dem Handel mit Portugal zu ziehen, wurde 1784 ein „unmittelbarer Handel zwischen den österreichischen Niederlanden und Portugal" angebahnt.[4] Wie wenig übrigens auch dies fruchtete, behielten die österreichischen Staatsmänner, und darunter vornehmlich Graf Kaunitz, das allgemeine Ziel fest im Auge, denn ihr Streben galt weniger der Gegenwart als der Zukunft.

---

[1] Hofkammer-Archiv F. 120, Reskript vom 15. April 1751.

[2] Hofkammer-Archiv F. 120, Konvolut. 21.

[3] Hofkammer-Archiv F. 398. Es wurden vorzugsweise böhmische Glaswaaren abgesetzt, um dagegen „brasilianischen Tabak für das Königreich Böhmen" einzuhandeln.

[4] Nota des Grafen Kaunitz an die böhmische Hofkanzlei vom 8. März 1784. (Hofkammer-Archiv.)

Vorerst musste die erbländische Navigation in Aufnahme gebracht und durch den Staat geschützt werden. Letzteres allein verleiht den Völkern Bewusstsein und Kraft. Mit der Steigerung des Ansehens der k. k. Flagge auf allen Meeren des Erdballes musste der schlummernde Handelsgeist in Oesterreich den nöthigen Aufschwung finden.

Handelsbeziehungen zu Spanien, Frankreich, England, Venedig, den kaiserlichen Niederlanden und Toscana.

Wenn nun der vorstehende Ueberblick über Oesterreichs Handelsverhältnisse zu jenen Staaten, bei denen der Vortheil so nahe zu liegen schien, diesen keineswegs gewährten, um wie viel mehr musste dies Reichen gegenüber der Fall sein, die unser Vaterland in kommerzieller und maritimer Hinsicht überragten. Aber ungeachtet dessen ergriff Maria Theresia jede Gelegenheit, um den Wohlstand ihres Volkes zu verbessern und dadurch die Wunden um so schneller zu heilen, welche eine lange Reihe unglücklicher Ereignisse dem Reiche geschlagen hatte. Die Regentin wollte den Handel zur See überhaupt „nur nach und nach ausbreiten und anfangs nicht weiter, als auf die französische und spanische Küste" erstrecken. Sie hoffte, „dass man eines nach dem andern mit der Zeit zu erheben sich im Stand finden werde." In diesem Sinne verfolgte die Kaiserin auch ihre Handelspolitik gegenüber Spanien, Frankreich, England und den italienischen Staaten.

Am spanischen Hofe machten es die Parteiungen, deren eine zu Frankreich, die andere zu England hinneigte, der Kaiserin ausserordentlich schwer, Anknüpfungspunkte für einen Handelstraktat zu gewinnen. Der Delegirte Graf Migazzy war angewiesen: „primo kein allzugrosses Verlangen zu einem näheren Einverständnuss hervorblicken zu lassen; secundo von jenem den Anfang zu machen, was leichter auszuwirken, und tertio hierunter auf das sorgfältigste Alles zu vermeiden, was theils bei Frankreich und theils bei England Scheelsucht erwecken könnte."[1] Letztere Macht legte sich sogleich ins Mittel und Migazzy berichtete über die Erfolglosigkeit mit dem Bemerken, dass „der König (Ferdinand VI.) nicht ein Herr seie, welcher von sich aus eine standhafte Entschliessung ergreifen könne, sondern auf die regierende Königin und die Ministres das Meiste ankomme."[2]

---

[1]) Hofkammer-Archiv F. 121 Nr. 2, 1750.

[2]) Original-Berichts Copia Nr. 1, Hofkammer-Archiv F. 5399.

Abgesehen von den allgemeinen politischen Konstellationen wurzelten die Schwierigkeiten zum grossen Theile auch in Oesterreichs eigenthümlichem territorialen Besitze. Die kaiserlichen Niederlande[1]) konnten und durften von einem Handelsvertrage mit Spanien nicht ausgeschlossen werden. Dort aber fanden sich jene Natur- und Industrieprodukte nicht, welche in den Erblanden zahlreich vorhanden waren, während wieder in den Niederlanden Industrie- und Kunsterzeugnisse der auserlesensten Art Gegenstände des Handels bildeten, hinter denen jene der Erbstaaten weit zurückstanden. „1752 wurde zwar mit Spanien ein Freundschafts- und Allianztraktat" abgeschlossen, kraft welchem die österreichischen Handelsleute „mit den übrigen Nationen in Ansehung des Zolles auf gleichen Fuss gesetzt wurden."[2]) Ungeachtet dessen hatte sich die spanische Regierung so viele Hinterpförtlein offen gelassen, dass Seitens Oesterreich wiederholt eine diplomatische Intervention nöthig wurde. Aber auch diese änderte an der Sache wenig oder Nichts, d. h. die kommerziellen Beziehungen zu Spanien blieben bis in die ersten Dezennien des XIX. Jahrhunderts die nämlichen.

Frankreichs Stellung als europäische Seemacht ersten Ranges, welche in maritimer Beziehung als Ausschlag gebender Faktor nicht zu unterschätzen war, nöthigte Oesterreich zu einer um so vorsichtigeren Handelspolitik, als eben Frankreich, sowie England und Holland den Welthandel beherrschten. Hatten diese Erwägungen zu einem Zögern genöthigt, so musste doch Maria Theresia bei dem Ausbruche der zwischen Frankreich und England bezüglich des Besitzes in Amerika entstandenen Streitigkeiten bei Zeiten darauf Bedacht nehmen, dass dieser Kriegsbrand auf den in seinen Anfängen befindlichen Seehandel nicht schädigend zurückwirken könne.[3]) Darum knüpfte sie „wegen Errichtung einer Neutralitäts-Akte und eines Defensiv-Traktates" mit dem französischen Hofe Unterhandlungen an. Der Delegirte Graf von Starhemberg traf die Vereinbarung und am 1. Mai 1756 wurden „die

---

[1]) Territorial war ihre Ausdehnung im Vergleiche zu den gesammten Erblanden ungefähr wie 1 zu $22^1/_8$, und im Vergleiche zu Böhmen wie 1 zu $2^1/_{10}$.

[2]) Die Delegirung von Konsulen erfolgte viel später, denn der erste wurde in Cadix erst 1757 angestellt. (Erlass der Kaiserin an die Triester Intendanza. 19. Dezember 1757 Hofkammer-Archiv F. 121.)

[3]) Der ernstesten und grössten Gefahr aber waren die kaiserlichen Niederlande ausgesetzt.

Neutralitäts-Akte und der Defensiv-Traktat" mit dem französischen Minister geschlossen und am 28. zu Paris ratificirt.[1])

In Bezug auf den Seehandel konnte Oesterreich nie und nimmer ein von Frankreich begünstigter Staat werden. Selbst im Falle zwischen beiden völlig gleiche Zugeständnisse gemacht worden wären, musste sich das Uebergewicht auf Frankreichs Seite neigen. Der leichtere Bezug aller fremden Rohstoffe, welchen die geographische Position diesem Staate gewährt, die eigenthümliche Gewandtheit der Nation in produktiver Beziehung, die Segnungen des Reiches durch die Mutter Natur, endlich der grosse Vorsprung in Gewerbe, Industrie, Kunst und Handel, welchen Frankreich schon so lange vorher besass, waren Faktoren, die nur zu schwer ins Gewicht fielen.

Schon aus Rücksicht auf die Levante durfte Frankreich den erbländischen Seehandel nicht aufkommen lassen und noch viel weniger selbst ermuntern. Ungeachtet des Traktates blieben darum die österreichischen Kauffahrer Abgaben unterworfen, die den anderen Nationen in den französischen Häfen nicht aufgebürdet wurden. Natürlich wehrte sich die Triester Handelswelt unablässig gegen einen solchen Druck.[2]) Aber anstatt der seit Decennien angestrebten Erleichterungen liess Frankreich 1782 noch mehr erhöhte Zollsätze für österreichische Industrie-Erzeugnisse eintreten, deren „Ertrag zur Bestreitung der Kriegsunkösten" bestimmt war. In Folge dessen konnten gewisse Waaren, welche an und für sich geringe Preise und darum Absatz in Frankreich hatten, „die Transport- und Zollspesen nicht mehr ertragen"[3]), und die ohnehin geringen Handelsvortheile für Oesterreich verringerten sich immer mehr, bis sie endlich ganz schwinden mussten. Denn 1793 hatte der National-Konvent beschlossen, „gegen alle Feinde Frankreichs Kaperbriefe zu erlassen."[4]) Die zwischen Oesterreich und Frankreich wenigstens de jure beachtete Neutralität zur See und mithin auch der Handel, hatten ihr Ende.

---

[1]) Hofkammer-Archiv F. 5401 Nr. 27. In dem Instrumente befindet sich unter Anderem folgende Klausel: „Sa Majesté très-Chrétienne de son côté ne voulant envelopper aucune autre Puissance dans sa querelle particulière avec l' Angleterre etc. etc."

[2]) Note vom 13. August 1756 und vom 15. Dezember 1757 (Hofkammer-Archiv F. 122).

[3]) Hofkammer-Archiv F. 5401 Nr. 11 ex Jannuaris 1782.

[4]) Wurde durch das „Journal de Paris" bekannt gemacht.

Schon während des Erbfolgekrieges wurde mit dem Engländer Porter verhandelt, welcher sich im Auftrage seiner Regierung in Wien befand, um einen Handelsvertrag zwischen Oesterreich und England zu Stande zu bringen. In den masslosen Ansprüchen Grossbritanniens scheiterten die Bestrebungen, und auch in der Folge kam es zu keinerlei Resultat, weil die Engländer es darauf abzielten, sich zu Beherrschern des erbländischen Handels zu machen.[1])

Die Republik Venedig, wenngleich sich ihres Niederganges bewusst, konnte doch Oesterreichs Bestrebungen im Littorale nicht gleichgiltig zusehen. Mangelte ihr auch die Kraft zu einem entschiedenen Veto, so unterliess sie es doch nicht, dort wo es möglich war, sich wie ein Bleigewicht an das emporstrebende österreichische Seewesen zu hängen.

In erster Linie blieb es für Oesterreichs Küstengebiet wichtig, den Transitohandel dahin zu lenken. Dieser war, wie erwähnt, nach den Konventionen 1656 und 1667 von Venedig der österreichischen Regierung via Tirol zugestanden, aber nach und nach durch Einwirken der Republik in Vergessenheit gebracht worden.[2]) Die kaiserliche Botschaft in Venedig, angewiesen, bei der Republik nach diesen Dokumenten zu forschen, konnte „nicht die mindeste Spur davon finden.“[3]) Dem war die Bemerkung beigefügt, dass die Republik „welche ursprünglich ihre Macht und Ansehen durch die Handelschaft erlangt hat, nichts mit mehr Geflissenheit zu bewirken trachtet, als durch die Störung Triest und Ancona die Ueberbleibsel ihrer sehr geringen Handelschaft in Sicherheit zu setzen.“[4]) Gegen die Machinationen Venedigs, welche zum Theil in den folgenden Abschnitten näher beleuchtet werden müssen, gab es leider kein anderes Mittel, als die diplomatische Intervention, und wenn diese keinen Erfolg hatte, das Ergreifen von Repressalien im Zolltarifwesen. Dabei kam es immer in Frage, ob die den Venetianern zugedachte Pönitenz nicht in gleichem oder noch erhöhtem Maasse die eigenen Handelsinteressen schädigte.

Nach und nach musste sich die Spannung zwischen beiden Staaten immer mehr erhöhen, und 1767 war ein förmlicher Bruch nahe bevor-

[1]) Arneth „Maria Theresia“, Band IV.

[2]) Siehe II. Abschnitt.

[3]) Bericht des Grafen Orsini-Rosenberg dto. Venedig 7. Mai 1760.

[4]) Hofkammer-Archiv F. 5403 Nr. 6.

stehend. Die geheime Hof- und Staats-Kanzlei bemerkte nämlich in ihrem Vortrage an die Kaiserin vom 31. Oktober: „Sollten venetianischerseits gewaltsame Beeinträchtigungen geschehen, die man aus Mangel der Kräfte zur See abzutreiben nicht vermögend wäre, so müsste es auf den landseitigen Regress ankommen.“ Freilich gab die Republik am Ende immer nach; doch allmälig begann wieder das alte Spiel, nur hatte dieses stets eine andere Form. Wenn die Triester Kaufmannschaft 1774 „allerunterthänigst“ bat, „dass allen dergleichen Allergnädigst auf einmal vorgebeugt werden wollte,“ so übersah dieselbe, dass dies nur durch Entfaltung maritimer Streitmittel möglich gewesen wäre. Und gerade in dieser einen Beziehung hatte die kleine Korporation den Intentionen der Regierung die wesentlichsten Hindernisse in den Weg gelegt. Die diesbezüglichen, zahlreichen, authentischen Daten, welche die nachfolgenden Abschnitte enthalten, sind überaus lehrreich. Selbe zeigen so recht deutlich die Folgen, wenn Gesellschaftsschichten oder Individuen in einem Staatswesen ihre Interessen nicht dem Gemeinwohle unterordnen, sondern dieselben an die Spitze zu bringen trachten.

Zum Glücke für Oesterreichs volkswirthschaftliche Entwicklung fegte der zu Ende des XVIII. Jahrhunderts hereingebrochene Sturm unter manchem dürren Aste auch die hinfällig gewordene Republik Venedig von dem das Kulturleben verkörpernden Stamme Europa hinweg. Die gewaltige Zahl Fahrzeuge, welche während so vieler Jahrhunderte unter der Flagge des Löwen von S. Marco stolz alle Meere der alten Welt durchfurchten, waren gegen Ende des XVIII. Jahrhunderts auf ein bescheidenes Mass zusammengeschmolzen.

Das vorstehend entrollte Bild der Handelsverhältnisse Oesterreichs während des XVIII. Jahrhunderts wäre aber unvollständig, wenn nicht jener Beziehungen besonders gedacht würde, in denen Maria Theresien's Erblande zu den kaiserlichen Niederlanden und zu Toscana in commercieller Hinsicht stand.

Um die Handelsinteressen der ersteren an jene der Erbstaaten zu knüpfen, hatte die Kaiserin 1750 verfügt, dass für alle niederländischen Manufaktur-Erzeugnisse (mit geringer Ausnahme einiger Luxuswaaren) im Falle der Einfuhr über Triest nur die Hälfte jenes Eingangszolles entrichtet werden sollte, welcher für fremde Staaten normirt war.[1]) Ein

[1]) Der Unterschied belief sich auf nahezu acht Millionen.

Entwurf zur Handelsverbindung zwischen den erbländischen und niederländischen Staaten wurde 1753 von dem Kommerzien-Direktorium ausgearbeitet. Dieses hatte dabei aber seine Hand so schüchtern und zweifelhaft geboten, als ob es solche bei der ersten günstigen Gelegenheit zurückzuziehen gedächte. Uebrigens behielten sich beide kontrahirenden Theile vor, diejenigen Begünstigungen wieder stückweise aufzuheben, welche momentan zuzugestehen nicht anders möglich war.

Die Sache blieb ohne wesentliche praktische Konsequenzen, bis der siebenjährige Krieg den Niederländern Gelegenheit bot, ihre Gelder durch Darlehen mit mehr Vortheil, als durch den Handel mit Manufakturen zu vermehren. Bei eingetretenem Frieden war die Kaiserin genöthigt, ihre Erbstaaten mehr als die Niederlande zu belasten[1]) und diese erschienen dadurch wesentlich begünstigt. Schon aus diesem Grunde allein war ein gerechtes Handelssystem zwischen beiden Reichen unmöglich. Dies setzte der Kommerzienrath in einem äusserst gehaltvollen und die Sachlage scharf präzisirenden Memoire auseinander. Maria Theresia schrieb darauf eigenhändig folgende Bemerkung: „übrigens ist nicht die Frage von schädlichen Freigiebigkeiten gegen andere Provinzen, wohl aber, wer zwischen hier und Niederland ein beiderseitiges nützliches Kommerz einführen werde. Wann wiederum unter den schädlichen Freigiebigkeiten dasjenige will verstanden werden, was wegen Mailand und Toscana gethan, so kann es nicht zulassen . . . . ist es besser, dass der Venetianer, Leipziger, Hamburger selbe (Seidenwaaren) uns procurirt, das Geld aus dem Lande schleppt, als der Mailänder und Florentiner? meine Unterthanen, wie der Böhme und Oesterreicher! — Maria Theresia m./p."

Solcher Ausfluss echt mütterlichen Herzens war aber gerade in diesen Angelegenheiten kaum mit den Thatsachen in Einklang zu bringen; denn der Handel schliesst schon durch die Natur seines Wesens jede edle Gefühlsregung aus, er ist ja das Produkt kalter und kluger Berechnung. Wenn man die damaligen Verhältnisse der Erbstaaten mit jenen der Niederlande vergleicht, so zeigt das ausserordentlich umfangreiche Aktenmateriale, dass ein wechselseitiger Handel von irgend welcher Bedeutung völlig ausser dem Bereiche der Möglichkeit lag. Die territoriale grosse Entfernung beider Reiche von einander, die unmittelbare Nähe Hollands zu den kaiserlichen Niederlanden und die leichte Einmengung der Seemächte in die Angelegenheiten Ostende's liessen

[1]) Hofkammer-Archiv F. 123, Konvolut 177, Jahr 1768.

nicht daran denken, dass Triest die levantinischen Waaren nach Nieuport oder Ostende befördern, diese beiden Seeplätze aber die ost- und westindischen Waaren dem Littorale aus erster oder wenigstens zweiter Hand zukommen lassen konnten. Selbst die Handelsverbindung zum blossen Austausche der inländischen Produkte der Natur und Kunst zwischen beiden Reichen entbehrte einer Basis. Die Erblande waren in Naturprodukten, die Niederlande an Kunst- und Industrie-Erzeugnissen weit überlegen, und die Rohmaterialien, deren letztgenanntes Reich bedurfte, konnte es vom Auslande leichter und billiger, als aus den Erbstaaten erhalten. Schon dadurch allein liess sich kein Gleichgewicht im wechselseitigen Kommerz herstellen.

Aber unverdrossen arbeitete die Kaiserin an der Einigung der sich naturgemäss widerstrebenden Theile ihres Reiches. Eine 1769 zu Brüssel versammelte Kommission sollte das Kompromiss zu Stande bringen.[1] Dieses zu erleichtern war „unter anderen Vorkehrungen auch die Errichtung einiger Entrepots oder freier Niederlags-Magazine in denen grösseren Handelsplätzen angeordnet worden.[2] Stets aber erhoben sich gegen alle Projekte Stimmen aus den Erbstaaten, und bei jeder Gelegenheit erfolgte der Nachweis, dass bei den meisten Artikeln „die Grösse der Frachtkosten im Verein mit denen Mauthspesen den Vertrieb unmöglich" machen würden.[3] Allerdings brachte es Maria Theresia zu einer wechselseitigen Handelsthätigkeit, doch blieb diese weit hinter den gehegten Erwartungen. Ja selbe wirkte, wie dies die folgenden Abschnitte darthun, schädigend auf die Entwicklung des erbländischen Seehandelswesens zurück.

Selbstverständlich beurkundeten auch die kaiserlichen Niederlande eine Abneigung gegen den von der Regierung angestrebten Handelsverkehr.

Aehnlich hatten sich die Verhältnisse auch in Bezug auf Toscana gestaltet, daher eine Anführung der Thatsachen füglich unterbleiben kann. Es kommt nur zu bemerken, dass in dem 1748 „mit Toscana verab-

---

[1]) Hofkammer-Archiv F. 5403, Konvolut 3, ex 1769.

[2]) Resolution vom 22. Dezember 1769.

[3]) Hofkammer-Archiv F. 123 Nr. 70, ex Januario 1770. (Die in diesem Faszikel enthaltenen Akten sind in handelspolitischer und staatswirthschaftlicher Beziehung besonders lehrreich.)

redeten Handelstraktate“ [1]) festgestellt war, dass die Einfuhr toskanischer Waaren lediglich an Triest, folglich an die Seeschifffahrt gebunden bleiben sollte. Nun hatte aber Toscana keine Produkte, welche einen lebhaften Seehandel begünstigten, und daraus erwuchs die Schwierigkeit festzustellen, dass den als eigenes Erzeugniss deklarirten toskanischen Waaren nicht fremdländische unterschoben seien.[2]) Ueberhaupt aber liess die Ungleichheit der politischen, territorialen Produktions- und namentlich kulturellen Verhältnisse Oesterreichs und Toscana's von einer kommerziellen Verbindung niemals Vortheile, wohl aber manche Verwicklung für die Erbstaaten gewärtigen.

---

[1]) Siehe Barbaresken.

[2]) Faszikel 5414, Hofkammer-Archiv (Kommerz) enthält Muster toskanischer Industrieerzeugnisse aus jener Zeitperiode.

IV.

Küstenschutz, Navigation und Schiffbau 1740—1756.

Oesterreichs Regierung hatte die Verpflichtung, durch Belebung des Seeverkehres den Wohlstand der Erblande nachdrücklichst zu fördern. Wenn nun die Geschichte des einheimischen Marinewesens nur äusserst langsamen Fortschritt während des verflossenen Jahrhunderts zu verzeichnen vermag, so lag, wie erwähnt, die Ursache nicht in Lauheit oder im Verkennen der Sache seitens der Staatsgewalt. Einerseits ist sie in den oben dargelegten Handelsbeziehungen zu den übrigen Staaten Europa's, anderseits in den ganz eigenthümlichen Verhältnissen zu suchen, welche sich in merkantiler Beziehung im Littorale, namentlich aber in Triest herausgebildet hatten. Die fortlaufende Reihe der Akten von der zweiten Hälfte des XVIII. und selbst von den ersten Dezennien des XIX. Jahrhunderts stellt die Hemmnisse zur Evidenz klar. Um aber vorweg einen objektiven Standpunkt für die Beurtheilung der Thatsachen zu gewinnen, ist es nöthig, Ursache und Wirkung zu beleuchten.

Von Seite des Staates mussten die Küsten geschützt, die Navigation erweitert und das Seehandelswesen nach Kräften gehoben werden. In all' diesen Beziehungen hatte es wahrlich nicht an Thatäusserungen gemangelt. Für diese gab es aber eine Grenze. Der Binnenstaat Oesterreich, welcher an seiner Südgrenze blos mit dreissig Meilen an der Seeküste participirte, durfte unbedingt den Aussenhandel der gesammten Erblande nicht jenem auf der Adria unterordnen oder aufopfern. In letzterem Falle wären die nördlichen, im Industriewesen mehr fortgeschrittenen Provinzen aus ihrer bisherigen und natürlichen kommerziellen Position und unter das Joch des Triest-Fiumaner Freihandels gebracht worden. Es würde dies zu keinem anderen Zwecke geschehen sein, als um den in diesen Seeplätzen „ansässigen sechzig bis siebenzig fremden Kaufleuten“ [1]) Gefälligkeit dadurch zu erweisen, dass man ihnen in den

[1]) Hofkammer-Archiv F. 109, Kommerz.

Erblanden „eine zweite und dritte Hand“ sicherte. In dieser Zeitperiode ging ja der Hauptzug des Ex- und Importes der Erblande nach und von den „Mittelplätzen Hamburg, Genua und Livorno“, und darin lag das Gegengewicht gegen die willkürliche Hinaufschraubung der Waarenpreise via Triest.[1]) Darum allein schon durfte dem schwachen, so zu sagen noch wilden Zweige, Triest, nicht mit einem Rucke das Wohl des ganzen Stammes aufgeopfert werden.

Ganz anders war der Standpunkt, welchen die Kaufmannswelt des Littorale einnahm. Wenn sie immer und überall ihre speziellen Interessen derart in den Vordergrund drängte, dass die gesammten Erblande dieselben fördern sollten, so kann ein derartiger Egoismus, obschon nicht entschuldigt, doch auch nicht verurtheilt werden. Als Fremde brachten die betreffenden Kaufleute Kapitalien aus dem Auslande; im Littorale suchten und fanden sie den gehofften Gewinn, ohne sich in Folge dessen auch mit ihrem Herzen in die neue Heimat einzubürgern. Sich als die Hauptachse des erbländischen Aussenhandels betrachtend, bekämpften sie Alles, was ihren Interessen hindernd in den Weg treten wollte. Vom Staate forderten sie Sicherung ihres Eigenthumes und blieben dabei um die Entwicklung des einheimischen Seewesens völlig unbekümmert, weil dieses ihren Handel in keiner Weise fördern konnte. Beim Mangel einer spezifisch österreichischen Navigation bedienten sie sich fremdländischer Fahrzeuge. Dadurch entfiel die Sorge für Rückfracht; anderseits konnte in Rücksicht auf die Schiffe an und für sich stets die am meisten begünstigte, d. h. jene Flagge gewählt werden, welche auf hoher See und in den Welthandelsplätzen die meiste Sicherheit bot und vor allen anderen Ansehen und Achtung genoss. Ein solcher Modus hielt auch im Küstengebiete das Auftreten von unliebsamen Konkurrenten vom Leibe. Das grosse Kapital war ja unter allen Umständen der fremdländischen Frächter sicher, während beim Vorhandensein einer einheimischen Kauffahrteiflotte auch der minder bemittelte Handelsmann Möglichkeit gefunden hätte, in die Spekulation einzutreten.

Aber auch die Erblande hatten ein gemeinsames kommerzielles Interesse, welches von jenem der Handelsherren im Littorale wesentlich

[1]) Ungeachtet der riesigen Verkehrswege und Mittel der Gegenwart gelangen heute noch, mithin nach fast anderthalbhundert Jahren, gewisse Waaren über Hamburg bedeutend billiger als via Triest in das Centrum des Reiches. Daraus lässt sich der Schluss ziehen, wie es in solcher Beziehung zu einer Zeit ausgesehen haben mochte, während welcher der Binnenverkehr bei schlechten und oft nur zur Noth benützbaren Strassen mit schwerfälligen Vehikeln stattfinden musste, und überdies die Sicherheit keine verbürgte war.

verschieden war. Aus Oesterreichs geographischer Position in Rücksicht auf die den Welthandel treibenden Nationen musste sich das Mass für den kommerziellen Verkehr mit dem Auslande ergeben. Denn ein Staat, welcher nur mittelbar eine Strasse zum Weltverkehre besass, konnte und durfte seine Kombinationen nicht auf das Merkantil-System basiren, sondern musste weise den Handel mit dem Auslande nach der internen Lage modifiziren. In den einzelnen Kronländern war Kapital- und Kräfteaufwand vornehmlich auf Produktion und Innenhandel zu konzentriren, denn darin lag die natürliche und auch andauernde Quelle zum Reichthume. Dieses Wirthschafts-Interesse hat Maria Theresia und nicht minder Joseph II. richtig erfasst, und beide suchten es nachdrücklichst zu behaupten. Allerdings waren bis zur ersten Hälfte des XVIII. Jahrhunderts und selbst in den folgenden Dezennien noch die inneren Verhältnisse des Reiches derart gestaltet, dass sich ein Handelsstand in der höheren Bedeutung des Wortes nicht herausbilden konnte. Dies der Grund, warum die Regierung innerhalb gewisser Grenzen bezüglich der Triester Kaufherren manche Rücksichten obwalten liess. Keineswegs durfte sie aber in dem Littorale Verhältnisse erzwingen, die sich naturgemäss dort nicht von selbst entwickelten.

Sicherung der Küsten.

Als nach Beendigung des österreichischen Erbfolgekrieges die Kaiserin ihre Aufmerksamkeit dem Seegebiete zuwenden konnte, liess sie dort die nöthigen Erhebungen pflegen. Graf Rudolf Chotek, Präsident der Ministerial-Banco-Hofdeputation, damit betraut (1749), stellte die rein militärische Frage völlig in den Vordergrund, bemerkend, dass zur Förderung und Sicherung des erbländischen Seehandelswesens vor Allem die Hafenstadt Triest zu befestigen sei. Dies sollte aber in unauffälliger Weise und blos allmälig geschehen, um die Eifersucht der anderen Mächte nicht zu erregen (donner de la jalousie aux états voisins). Der Staatsmann wollte aber einen gewissen Vertheidigungszustand sogleich geschaffen wissen, welcher jeden Handstreich unmöglich machte.[1]) Dem lag der Gedanke zu Grunde, fremde Kaufleute leichter zur Ansässigmachung zu bewegen.[2]) In dieser Bestrebung sah der Prinz von Lothringen (Statthalter in den Niederlanden) ein wesentliches Mittel, „das Haus

[1]) Kriegs-Archiv F. XXIII ad 12, 1749.

[2]) „et que de cette manière on y puisse attirer de bons bourses et des gens entendus dans le commerce."

Oesterreich in den Stand zu setzen, mit mehr Sicherheit seinen Gegnern Widerstand leisten zu können".[1])

Für die Befestigungsbauten von Triest und für „Amelioration des Hafens" wurden per Jahr 6000 fl. aus Staatsmitteln gefordert. Allerdings erwies sich diese Summe nur zu bald als unzulänglich, und es musste auf anderweitige Sicherungsmassregeln vorgedacht werden. 1752 erfolgte der Antrag, „bei denen gesammten Meerküsten eine guardia marina oder Seeküstenwacht" errichten zu lassen, und dazu sollten „die Zengger Unterthanen" verwendet werden. Gleichzeitig ordnete die Kaiserin „Besichtigung und Aufnahme der ganzen Meeresküste" an[2]) und das Kommerzien-Direktorium erhielt Befehl zur Errichtung „zweier Kompagnien Mariners von denen Zengger Insassen".[3]) Wahrscheinlich dürften sich an massgebender Stelle gegen letztere Absicht Stimmen erhoben und die Sistirung veranlasst haben. Dass derlei Projekte überhaupt auftauchen konnten, ist nicht befremdend, weil auch in viel späterer Zeit noch das Kordons-System eine hervorragende Rolle spielte, und die Ansicht, dass man eine ausgedehnte Küstenstrecke durch Aufstellung von Landtruppen schirmen könne, wiederholt (selbst in neuer Zeit) auftauchte.

Maritimen Schutz sollte dem Hafen von Triest eine „Feluca oder Wachtschiff" gewähren, welches Fahrzeug 1753 zur Ausrüstung bereit war. Die Armirung bestand in „zwei Kanonen und sechs Steinstückel". Als Bemannung wurden: „ein Schiffmeister, ein Steuermann, ein Aufseher, welcher zugleich den Kanonier abgeben solle, und vierundzwanzig Ruderknechte" normirt. Die drei erstgenannten wollte die Kaiserin als „Unteroffiziers" in etwas „distinguirt" haben. Für „die Farbe der Uniform" war „grün und roth mit weissen Leibbinden, nebst rothem, mit weissen Schnürl besetzten Capot" bestimmt.[4]) „Jeglicher Mann" hatte als Bewaffnung „Flinte mit Bajonnet, Pistolen, Säbel und Patrontasche"; sowohl für Bewaffnung als Bekleidung hatte das Kommerzien-Direktorium Sorge zu tragen.

Zum Oberbefehlshaber wurde „der Capitano del Porto Vitali" (Entschliessung vom 10. Mai 1753) ernannt, welcher über Erhaltung der Feluca „Obsicht tragen" musste, und das „Schiffvolk" war an ihn „mit gebührendem Gehorsam" angewiesen. Sache der Intendanza blieb es

---

[1]) Schreiben an Chotek vom 10. Dezember 1749, Kriegs-Archiv.

[2]) Hofkammer-Archiv, Reskript vom 29. Dezember 1752.

[3]) Extractus Resolutionis (wie oben).

[4]) Hofkammer-Archiv F. 131, Kommerz.

dagegen, die Befehle zu ertheilen, „wann, wie und wo dieses Schlachtschiff zur Sicherheit des Hafens gebraucht werden sollte". Bemerkenswerth ist auch die Direktive: dass, „um das Schiffvolk in Uebung zu bringen", selbes „in beständiger Bewegung und Operation" zu halten sei.[1])

Ungeachtet dieses Fahrzeug volle zwanzig Jahre (1753—1773) den Dienst als Hafenwache zu Triest versah, hatte selbes doch keine nennenswerthen Erlebnisse. In gleichem Masse ruhmlos ist seine Auflassung. 1773 erfolgte nämlich die Entschliessung, dass „die Feluca-Mannschaft zu Triest, in Betracht ihrer durch Erfahrenheit erprobten Unthätigkeit und Unnothwendigkeit mit Anfang des 1774. Militärjahres völlig entlassen und statt ihrer 18 tüchtige Marinari angestellt werden" sollten.[2]) Gleiches Schicksal wie die Bemannung ereilte das Fahrzeug, welches völlig ausser Dienst gesetzt und sammt Armirung und Ausrüstung veräussert wurde.[3]) Die neu angestellten „Marinari" verwendete man blos bei den Bauten zu Aquileja,[4]) zur Räumung des Triester Hafens und der Kanäle („ohne weitere Bürde des Allerhöchsten Aerarii"), „vorzüglich aber bei gefährlichen Stürmen im Porto nach Anweisung der Obrigkeit und des Hafenmeisters zur Rettung der in Noth stehenden Schiffe".

Navigation und Schiffbau.

„Auf sehnliches Verlangen" der zu Triest befindlichen Handelsleute, auch um die Sesshaftmachung fremder Kaufherren zu fördern, hatte Maria Theresia 1747 ein Patent für diesen Seeplatz erlassen (und 1749 erneuert), welches ausser wichtigen Zugeständnissen an die Handelsleute im Artikel 20 die Bestimmung enthielt, dass die „einheimische Navigation gar keinen Vorzug" vor der fremdländischen habe.[5]) Allerdings war dem die Klausel beigefügt, die Regierung behalte sich das Recht des Widerrufes vor, im Falle die Verhältnisse sich ändern sollten.[6])

[1]) Hofkammer-Archiv F. 116. (Konvolut Feluca.)

[2]) Hofkammer-Archiv F. 5385, Konvolut. 69.

[3]) Das Schiff erstand ein Neapolitaner um 950 fl. und der Schätzungspreis der Armirung bezifferte sich auf 1485 fl. 40 kr.

[4]) Am 6. Juli 1751 wurde in Folge der Bestrebungen Maria Theresia's das Patriarchat von Aquileja für erloschen erklärt.

[5]) Hofkammer-Archiv F. 5218, Kommerz.

[6]) Im Staatsrathe geschah damals die Bemerkung: „die einheimische Navigation hat derzeit gar keinen Vorzug, und werden unsere Nationalschiffe mit allen auswärtigen, in Betreff der Anlage sowohl, als der Ladung vollkommen gleich gehalten. Wer weiss aber, ob nicht heute oder morgen Ihre Majestät bewogen werden dürfte, denen natio-

Bei der allgemeinen Bedrängniss von Seite der anderen europäischen Staaten, musste wohl um jeden Preis die Emporbringung des Seehandels angestrebt werden, und es hatte die für das erbländische Navigationswesen schädigende Bestimmung für den Moment eine gewisse Berechtigung. Für die Folge aber konnte die nachtheilige Wirkung um so weniger ausbleiben, als im Littorale der Impuls zur Rhederei förmlich verloren ging. Schon der Subsistenz wegen waren aber die Anwohner des Küstengebietes auf die Seeschifffahrt angewiesen. Diese beeinträchtigten: Intriguen der Republik Venedig, Ablehnung von Seite der Triestiner Kaufleute, endlich bei weiterer Fahrt das Korsarenunwesen im Mittelländischen Meere. In letzterer Beziehung blieb der Schutz, welchen Toscana's Traktate der erbländischen Navigation gewähren sollten, zumeist illusorisch.

Der Schiffbau,[1]) musste bei der eingeschränkten Navigation auf primitiver Stufe bleiben. Was in solcher Beziehung überhaupt und vornehmlich im Zengger Gebiete geschehen konnte, ist kaum erwähnenswerth, weil die bescheidenen Mittel einzelner Privaten stets unzulänglich bleiben mussten. Materielle Unterstützung von Seite der Regierung hinwieder, hätte nur auf Kosten des ganzen Reiches erfolgen können, was gerade unter den damaligen politischen Stürmen, in Folge deren die Kronländer aus vielen Wunden bluteten, unbedingt nicht möglich gewesen wäre.

Aber noch andere wesentliche Faktoren fielen dabei ins Gewicht. Schon in Rücksicht auf Venedig war bezüglich des Schiffbaues die Konkurrenz ausgeschlossen. Die Republik gab nämlich jedem Privaten, welcher auf ihren „Squari" ein Schiff bauen liess, „100 Stämme Eichenholz" und die Arbeiter aus dem Arsenale „um billigen Lohn". Ueberdies masste sich der Senat bezüglich der Adria Hoheitsrechte an, die sich sogar weiter als auf die erbländischen Seefahrer erstreckten. Selbst von französischen und englischen Kauffahrern, die aus den Barbareskenstaaten kommend, mit Waaren im Triester Hafen einliefen, forderte Venedig, dass die Rückfracht von der Republik genommen, oder eine Kaution von 1000 Dukaten zu erlegen sei, als Bürgschaft, dass weder in Triest, noch im Littorale Waaren genommen werden. Gegen solch'

---

nalen, oder wenigstens allhier erzeugten Schiffen nach dem Beispiel anderer Mächte einen Vorzug einzuräumen".

[1]) Aus einem Aktenstücke, Hofkammer-Archiv F. 104, Bericht vom 25. April 1776, geht unzweifelhaft hervor, dass in der berührten Zeitperiode kein einziges Schiff zu langer Fahrt im Littorale erbaut wurde.

usurpatorische Gelüste protestirte die Intendanza im Namen der Kaufmannschaft sogleich, bemerkend, „obschon Frankreich und England über diese Kühnheit nicht stillschweigen“ würden, erfordere es „doch ebenfalls das Interesse der diesseitigen Handlung und die Glorie des Allerhöchsten Hofes, dass man einen so beleidigenden Vorgang nachdrücklich ahnde.“

Nun wurde aber seit „einer Reihe von Jahren“ der Unfug geduldet, dass „eine grosse Zahl venetianischer Barken den Triester „Hafen“ überschwemmte“ und sich „eifrigst“ um die Verfrachtung der im Freihafen aufgestapelten Waaren bemühte. Solch' gewaltige Konkurrenz verringerte die Frachtspesen für die Triester Kaufherren um ein Wesentliches, und diese berührte es wenig, ob darüber Navigation und Schiffbau im Küstengebiete völlig ins Stocken geriethen.[1]) Gerade an der Triester Kaufmannschaft war es aber, die Entwicklung der erbländischen Seeschifffahrt zu fördern. Sie verfügte über das namhafte Kapital, ohne welches grossartige Etablissements nicht entstehen können. In solcher Beziehung darf ja nur auf die damalige Republik Ragusa hingewiesen werden. Der kleine, zwischen Felsen und Klippen gelagerte, so zu sagen nur handbreite Staat war im Stande, während des XVIII. Jahrhunderts die Zahl seiner Schiffe über 200 zu vermehren. Von allen Nationen zog er Frachtlohn und andere kommerzielle Vortheile, denn von dieser ansehnlichen Handelsflotte segelten die Schiffe unter ottomanischer Flagge in allen europäischen Gewässern.

Unbedingt gehörte zur erbländischen Produktion auch der Schiffbau. Um billige Preise war in den Kronländern das Materiale, und an der Adria überdies ein Küstengebiet vorhanden, welches maritim-technische Unternehmungen ausserordentlich begünstigte. Schiffbau und Navigation berührten die gesammten Erblande ganz nahe, denn bei ersterem fanden zahlreiche Rohprodukte und Gewerbs-Erzeugnisse vortheilhafte Verwerthung; durch letztere waren erhebliche Summen vom Auslande zu gewinnen. In dem Aufblühen der einheimischen Navigation sahen aber die Triester eine Gefahr für ihre Interessen, und die Art und Weise, in welcher die kleine Korporation von Kaufleuten sich der unbequemen Konkurrenz zu erwehren wusste, war tief einschneidend bei den Bestrebungen zur Entwicklung des erbländischen Seewesens. Obschon

[1]) Bei diesen Zuständen musste die Kaiserin 1760 endlich die Resolution erlassen, dass „die einheimischen Rheder stets den Vorrang haben“ und den fremdländischen, namentlich venetianischen Konkurrenten hohe Abgaben abgefordert werden sollen. Hofkammer-Archiv F. 134, Kommerz.

in dem an und für sich umfangreichen Aktenmateriale rein statistische Daten namentlich in Bezug auf Navigation nur spärlich vorhanden sind, lässt sich doch aus einzelnen Berichten feststellen, dass 1750 einunddreissig, 1751 sechzehn, 1752 achtunddreissig, 1753 dreiunddreissig, 1754 siebzehn und 1755 zehn Fahrzeuge unter k. k. Flagge ausliefen, um in das Mittelländische Meer, eventuell nach der Levante zu segeln. Da aber die Provenienz der Schiffe nicht zu ermitteln ist, und die k. k. Flaggenpatente auch fremdländischen, blos gemietheten Fahrzeugen ertheilt wurden, sobald der Bewerber seine Ansässigkeit in den Erblanden nachwies,[1]) so kann von obig ausgewiesenen Ziffern kein Rückschluss auf die Ausdehnung des erbländischen Schiffbauwesens gemacht werden. Die Fahrzeuge, welche demselben entstammten, trieben nachweisbar nur auf der Adria „gegen Venedig, Ancona, Porto di Goro (nächst der Po-Mündung) mit Dalmatien Cabotage“.[2])

Rückwirkung des siebenjährigen Krieges auf das erbländische Marinewesen. 1756—1760.

Nach dem Aachner Frieden waren die Erblande in einem Prozesse kultureller Umgestaltung begriffen, jenem gleichend, welcher entsteht, wenn der Sonne Strahlen dichtes Gewölk zu durchbrechen suchen. Noch war aber das rauhe Unwetter, welches bei Maria Theresien's Regierungsantritt sich zusammengezogen hatte, von Oesterreich nicht ganz besiegt. Seitdem an Deutschlands nördlichen Küsten die preussische Monarchie sich erhob[3]) und zu Oesterreich in Gegensatz trat, musste das Schicksal der Staaten im Herzen Europa's eine andere Wendung erhalten. Die Seemächte konnten ja fortan von allen Seiten gegen diese Mittelländer vordringen, wo die einstige Gegenwehr fehlte. Energisch musste Maria Theresia eine Staatenpolitik bekämpfen, welche dem Bestande ihres Reiches so gefährlich war.

Der zwischen Friedrich II. und halb Europa entbrannte siebenjährige Krieg, welcher Maria Theresia an Frankreichs Seite zur Gegnerschaft mit England und Preussen brachte, durchstürmte mit gewaltigen

---

[1]) War dem Aktenmateriale nach nur zu häufig blos fingirt.

[2]) Hofkammer-Archiv F. 134, Kommerz.

[3]) Kurfürst Friedrich III. von Brandenburg setzte sich mit Einwilligung des Kaisers am 18. Januar 1701 als König Friedrich I. von Preussen die Königskrone auf. Frankreich und Spanien erkannten erst im Frieden zu Utrecht 1713 die preussische Königswürde an.

Schritten hauptsächlich nur den nördlichen und mittleren Theil von Deutschland, insbesondere jedoch Schlesien und Sachsen. Aber auch auf das erbländische Seegebiet übte er empfindliche Rückwirkung. Diese liess es so recht deutlich erkennen, dass der Handelsweg auf der Adria für die Erblande nichts weniger als offen sei, insolange der Staat seine Rechte nicht durch eine maritime Wehrmacht zu schützen vermochte.

Bei der auch nach dem Aachner Frieden noch fortdauernden feindseligen Haltung Preussens war man österreichischerseits der Meinung, durch Ausnützung der Vortheile, welche das Littorale darbot, die von Brandenburg eingeführte theilweise Grenzsperre paralysiren zu können. In Folge einer mehr als hundert Prozent übersteigenden Zollerhöhung für gewisse Artikel von Seite Preussens wurde nämlich der Handelsverkehr zwischen den beiden Nachbarstaaten fast unmöglich. Als aber im Jänner (27. und 29.) und Februar (2., 5., 7., 14.) 1756 Friedrich II. Verordnungen erliess, welche die völlige Einstellung des Kommerzes mit Oesterreich bedeuteten,[1]) mochte Maria Theresia mit einiger Genugthuung die Resolution gefasst haben, sämmtliche Länder zu verständigen, dass „in Ansehung der fremden, vorhin durch Schlesien und die preussischen Lande transitirten oder daher bezogenen Waaren sich des Seehafens von Trieste zu bedienen seie". [2]) Bei den bezüglichen Verhandlungen erfolgte im Staatsrathe die Bemerkung: „der Berliner Hof" habe „schon all' dasjenige gethan, was nur immer zum diesseitigen Schaden geschehen könne" und dass man sich gegen denselben „niemals weich oder furchtsam erfinden lassen dürfe". [3])

Und dennoch blieb dem Könige von Preussen Etwas gegen Oesterreich zu thun übrig. Friedrich II. war keineswegs die Natur, welche es bei einem ersten misslungenen Versuche hätte bewenden lassen. Einem so klugen Staatswirthe musste nur zu wohl bekannt sein, wie seine heroische Gegnerin durch unablässige Angriffe auf die im Erstarken begriffene österreichische Nationalkraft viel empfindlicher getroffen werden könne, als durch den Krieg an und für sich. In diesem lernte er ja schon während des österreichischen Erbfolgestreites die Zähigkeit des kaiserlichen Heeres und den Opfermuth der unter Maria Theresien's Szepter stehenden Völker zur Genüge kennen.

---

[1]) Die bezüglichen Akten sind im Hofkammer-Archiv F. I. Alt-Kommerz., Konvolut. Vortrag vom 12. Mai 1756.

[2]) Hofkammer-Archiv F. 4743, Stück 6, Alt-Kommerz.

[3]) Wie oben. Konferenz-Protokoll vom 14. April 1756.

Wenn England vor Ausbruch des siebenjährigen Krieges zögerte, den Bund mit Preussen gegen seinen langjährigen Alliirten abzuschliessen, so geschah dies, weil Albion nicht daran glauben mochte, dass die Kaiserin ihre Position neben Frankreich, dem für das Inselreich so gefährlichen und mächtigen Konkurrenten im Welthandel, nehmen werde. Allerdings schwand die leiseste Rücksicht, als Friedrich II. durch seine diplomatischen Kundschafter den Schleier gelüftet und dadurch das Kabinet von St. James für Brandenburgs Interessen gewonnen hatte.[1])

Zuerst machte sich dies im erbländischen Küstengebiete fühlbar. Schrecken verbreitete dort die im Juli 1757 eingetroffene Kunde: Es habe sich „eine englische Kriegsflotte mit Prahmen, unter Kommando des Admirals Holborn im Mittelländischen Meere eingefunden, um die österreichischen Seehäfen, besonders Triest, nicht nur zu sperren, sondern wohl gar zu beschiessen und zu bombardiren".[2]) Damals kam von Seite der Triester Intendanza der Nothschrei nach Wien, dass „dieser, den unter der glorreichen Regierung Ihro k. k. Majestät, mit Verwendung so grosser Geldsummen emporgebrachten Seestädten entstehende Schaden ganz unermesslich, vielleicht auf immer unersetzlich sei".[3]) Allerdings waren die Vorboten des herannahenden Sturmes vorangegangen. Noch vor dem thatsächlichen Bruche mit England hatte, und zwar im Februar 1757, „der englische Armateur Dauphin de Landres" in den Gewässern von Morea den Triester Schiffskapitän Giovanni Woinovich misshandelt und das Fahrzeug ausgeraubt. Die in Folge dessen von der Triester Intendanza der geheimen Hof- und Staatskanzlei zugesendete Note forderte dringend das Einschreiten beim grossbritannischen Hofe. Dazu war es aber bereits zu spät, denn der kaiserliche Gesandte Graf Colloredo hatte schon Befehl „London zu verlassen und sich von dort hinweg ohne Abschieds-Audienz nach Wien" zu begeben.[4])

Präventiv-Massregeln zur Beruhigung der Küstenbevölkerung mussten unbedingt getroffen werden, denn mit den damals vorhandenen Vertheidigungsanstalten sah es misslich aus. Das Littorale war nicht nur von Truppen, sondern auch von Geschütz und Munition entblösst. Zu

---

[1]) Vertrag von Westminster, 16. Jänner 1756.

[2]) Anlass zu solchen Gerüchten war in jener Zeit um so mehr vorhanden, als Frankreich gerade in den europäischen Gewässern von Seite Grossbritanniens die empfindlichsten Schlappen erleiden musste.

[3]) Hofkammer-Archiv F. 141, Kommerz.

[4]) Hofkammer-Archiv F. 135, Kommerz.

Triest garnisonirte blos das vierte Bataillon von Browne-Infanterie, während „in Fiume gar nichts“ war, „zu Zengg und Carlopago aber nur einige wenige Invaliden“ zur Verfügung standen. Selbstverständlich sollte der Hofkriegsrath im Momente Hilfe schaffen. Diese Stelle sah sich veranlasst, in dem Vortrage an die Kaiserin gleich Eingangs zu bemerken: dass „im Falle der Blokirung der Häfen“ und der „Sperrung der Schifffahrt, dieses zu verwehren in Ermanglung einer Seemacht unmöglich“ sei. Ausserdem wurde noch betont, wie selbst dem örtlichen Schaden sich nur zur äussersten Noth vorbeugen lasse. Bei der ganz offenen Seestadt Fiume konnte im besten Falle eine Vorkehrung zur Abwehr von Landungen getroffen werden. Der Triester Hafen bedingte starke Besetzung des neuen Molo und Errichtung mehrerer Batterien, um gegen Angriff und Bombardement Schutz zu gewähren. Zu diesem Behufe waren 50—60 Kanonen, und für Fiume die Hälfte dieser Zahl beantragt, welches Geschützmateriale im Drange des Augenblickes aus den innerösterreichischen Zeughäusern beigestellt wurde; Munition wollte man aus Mantua herbeischaffen.

Unmittelbar vor Ausbruch eines grossen Landkrieges war es kaum denkbar, Truppen für das Littorale zu erübrigen. Die „Banco-Gefällen-Administration im Herzogthum Krain und Littorale austriaco“ erhielt darum den Auftrag, sogleich 500 Mann zu konskribiren und für den ersten Wink bereit zu hatten. Organisation und Verpflegung dieser Territorial-Miliz sollten „so wie im spanischen Erbfolgekrieg geschehen“.[1]) Aus den deutschen Erblanden war kein Mann entbehrlich, daher beschlossen wurde, „aus dem Mailändischen ein gegen 1100 Mann starkes Regiment nach dem Littorale und 500 Grenzer nach Fiume zu beordern“.[2]) Aber selbst diesem Vorhaben stellten sich Schwierigkeiten entgegen. Das aus dem Mailändischen heranzuziehende Regiment Sprecher musste entweder auf dem mit bedeutendem Zeitverlust verbundenen Umwege über Tirol marschiren, oder das venetianische Gebiet durchziehen. Diesfalls erhob die Republik Schwierigkeiten, und erst nach wiederholtem Ansuchen liess sich der Senat herbei, die Passirung ihres Territoriums in mehreren kleinen Abtheilungen zu gestatten.[3])

Glücklicherweise unterblieb die Bedrohung des Littorale durch eine englische Kriegs-Eskadre. In erster Linie hatte Grossbritannien während

---

[1]) Siehe Feldzüge des Prinzen Eugen. Band VII, Seite 78.

[2]) Hofkammer-Archiv F. 141, Nr. 30, Kommerz.

[3]) Hofkammer-Archiv, Diplomatische Korrespondenzen 1750—1795.

des siebenjährigen Krieges in maritimer Beziehung ganz andere Ziele zu verfolgen, als seine kostbaren Kriegsschiffe gegen das erbländische Küstengebiet in Thätigkeit zu setzen. Der Erfolg wäre nie in ein richtiges Verhältniss zum Kraftverbrauche gekommen. Ausserdem hatte Albion schon während des spanischen Erbfolgekrieges beurkundet, wie gut es selbst jene Staaten, mit denen es sich im offenen Kriege befand, für seinen Ausfuhrhandel auszunützen wisse. Nicht leicht war darum vorauszusetzen, dass es sich nun selber ein immerhin beachtenswerthes Absatzgebiet völlig verschliessen werde. Ungeachtet des Krieges mit Oesterreich konnten die englischen Kauffahrer unter Aufhissung der Flagge eines neutralen Staates in die Freihäfen von Triest und Fiume jederzeit einlaufen und durften dort freundlichen Entgegenkommens von Seite der Kaufmannschaft sicher sein.

Anstoss nahm England nur an der österreichischen Navigation, weil durch diese eine neue Konkurrenz in den Seeplätzen des Mittelmeeres entstehen musste. Die minime Rolle: den wenigen erbländischen Kauffahrern die Lust zu Unternehmungen zu verleiden, überliess die erste europäische Seemacht ihrem neuen Alliirten, nämlich dem Könige von Preussen.

Hemmung der erbländischen Navigation durch „preussische Armateurs".

Dass Friedrich II. über maritime Streitmittel nicht verfügte, steht ausser jedem Zweifel. Nach der Schlacht von Kolin (18. Juni 1757) war er genöthigt, sich auch auf dem Meere in Kampfbereitschaft zu setzen, weil Schweden dem Bunde zwischen Oesterreich, Frankreich und Russland beitrat. Im Drange des Augenblickes, da von dem einstmaligen churbrandenburgischen Flottenmateriale nichts mehr vorhanden war, mussten 4 Galioten, 4 grössere Fischerfahrzeuge nebst 4 Espings mit Geschützen armirt und überhaupt als Kriegsfahrzeuge hergerichtet werden. [1])

Woran es in Preussen mangelte, war in Grossbritannien mehr als genügend vorhanden, nämlich armirte Kauffahrer, welche Brandenburgs Flagge aufhissen und auf österreichische Schiffe Jagd machen konnten. Schon bei dem Bruche mit England hatte die geheime Hof- und

[1]) „Jordan: Geschichte der brandenburgisch-preussischen Kriegsmarine, Seite 114. Berlin 1856."

Staatskanzlei von dieser Absicht Kunde. Bald mehrten sich die Fälle, dass „englische Armateurs unter Preussens Flagge" österreichische Kauffahrer kaperten Die Regierung konnte im Momente nichts anderes verfügen, als die Handelsleute durch das Kommerzien-Direktorium warnen zu lassen, „denen Freibeutern so viel als möglich auszuweichen".[1])

Zu einer Gegenwirkung wollte die oberste Merkantilbehörde „denen Zenggern und übrigen Bewohnern des Littorale Erlaubniss ertheilen, auf feindliche Schiffe zu kreuzen. Es sollten auch einige Schiffe zum Krieg ausgerüstet und zur Defension des Triester Hafens gebraucht, in solchem Falle aber denen Eigenthümern und der Equipage Vergütungen" geleistet werden. Neu war diese Idee im Küstengebiete keineswegs. Schon in viel früherer Zeit erhielten erbländische Küstenbewohner Patente zur Ausrüstung von Kriegsfahrzeugen.[2]) Maria Theresia sträubte sich zu dem Auskunftsmittel der Armateurs zu greifen.

Vorläufig sollte die diplomatische Intervention der befreundeten Staaten aushelfen, welche Hoffnung sich aber als trügerisch erwies. Bei dem eklatanten Falle nämlich, dass 1759 das vom Kapitän Antonio Nuovolone befehligte Kauffahrteischiff in Sicht von Nizza von einem feindlichen Armateur gekapert wurde, beantragte das Kommerzien-Direktorium, dass von der sardinischen Regierung Satisfaktion gefordert werde. Aber schon im Vorhinein bemerkte der Staatskanzler, dieser Hof werde „sich schwerlich mit ausgiebigem Nachdrucke annehmen". Ebenso fruchtlos blieb die an die Pforten-Regierung gerichtete Note, durch welche den erbländischen Kauffahrern in den Gewässern der Levante Schutz verschafft werden sollte. Die mit dem Osmanen-Reiche diesbezüglich abgeschlossenen Traktate, selbst wenn sie Anwendung fanden, entbehrten jedes Erfolges. Zu jener Zeit kam als Erwiederung der Note der Konsularbericht: .... „ein Ballen Tuch oder ein Geschenk von einem anderen Gute" verblende „die türkischen Schiffs-Kapitäns derart, dass sie die Korsaren niemals antreffen, noch weniger aber festhalten wollen".[3])

Die „Vermehrung der Kaper unter preussischer Flagge", welche auf österreichische, toscanische und schwedische Schiffe Jagd machten, nöthigte die Kaiserin doch endlich „die Schiffseigenthümer des Littoralis, insbesondere zu Zengg", aufzufordern und zu ermuntern „gegen gemel-

[1]) Hofkammer-Archiv F. 5429, Kommerz.

[2]) „Schiffpatente für Capitano di mare et guerra, Gaetano di Giovanni und Giovanni Rocco zur Errichtung eines Bastiments". Kriegs-Archiv, Bestallungen, Band 7 des Registers.

[3]) Hofkammer-Archiv F. 135, Konv. Konsular-Bericht.

dete preussische Kapers auszurüsten". Für jedes derlei aufgebrachte Fahrzeug wurden im Jahre 1759 Prämien und die staatliche Unterstützung in Aussicht gestellt.[1]) Noch im Dezember des nämlichen Jahres erklärte der in Triest ansässige Woinowich, das ihm gehörende Schiff „Madonna dell' Assunta" (200 Tonnen) entweder auf Rechnung des Aerars, oder auf seine Kosten „wider die Preussische Armateurs gegen deme auszurüsten, dass ihme die zu machende Beute überlassen, auch 6—8 Tonnen Pulver nebst 6—8 Stucken (diese gegen Rückstellung) verabfolgt" werden. Dagegen liessen sich von Seite des Hofkriegsrathes keine Einwendungen erheben, doch sah sich die Militärbehörde bei ihrem „Gutachten" zur Bemerkung veranlasst, „dass dieser österreichische Kaper, wofern er nur in behörigen Schranken verbleibt und seine Kapereien nicht auch auf englische Schiffe erstrecket", nur dann ausgerüstet werden könne, wenn man ihm „durch eine Instruktion die Hände wohl bindet und ihn zur Kautionsleistung" verhält.[2])

Ausser diesem vereinzelten Falle fand aber die Kaiserin in dem Littorale keineswegs das gewünschte Entgegenkommen. Ja auch die erbländische Seeschifffahrt kam während dieser Kriegsperiode nahezu ins Stocken. Das Vertrauen schwand bei völligem Mangel an Sicherheit derart, dass 1755 zehn, 1756 acht und 1757 neun Flaggenpatente angesucht wurden. Nach dem Berichte der Kommerzien-Hauptintendanz wollte sich „Niemand zur Ausrüstung von Kaperschiffen entschliessen". Nur ein sicherer David und der Kapitän des Schiffes „Vincitore" wollten gegen die preussischen Armateurs bei Erfüllung folgender Bedingungen „auslaufen": 1. Besoldung der Bemannung durch das Aerar von der Stunde der Unternehmung an; 2. Armirung mit Artillerie, Munition und Handfeuerwaffen durch den Hofkriegsrath; 3. Versicherung der Schiffe auf Staatskosten; 4. Heilung der Verwundeten und Versorgung der Invaliden auf Staatskosten; 5. Zuerkennung der Hälfte aller Prisen; 6. Zuerkennung des Rechtes, ausser der österreichischen auch die französische Flagge aufhissen zu dürfen.[3]) Unbillig können solche Forderungen gewiss nicht genannt werden, wenngleich sie für den Staat nicht annehmbar waren. Dieser konnte ja eben wegen der Finanznoth keine eigene Kriegsmarine errichten und erhalten; ganz abgesehen davon, dass die Leistung der Armateurs stets von deren gutem Willen abhängig blieb und die

---

[1]) Hofkammer-Archiv, Resolution vom Jahre 1759.

[2]) Hofkammer-Archiv, Nota des Hofkriegsrathes vom 15. Dezember 1759.

[3]) Hofkammer-Archiv F. 134, Kommerz.

Regierung niemals in der Lage gewesen wäre, den Ausschreitungen Schranken zu setzen.

Selbst der vereinzelte Versuch mit dem Schiffe des Woinowich legte es klar, dass ein verfehlter Weg eingeschlagen worden sei. Schon das Fahrzeug an und für sich kam dem Staate sehr theuer zu stehen. Dessen Eigenthümer forderte in Folge der beim Zusammenstosse mit dem Feinde erlittenen Havarien einen Schadenersatz von 10.000 fl. über die Summe von 1134 fl. 16 kr., welche er schon früher erhalten hatte.[1])

Es steht hingegen ausser Frage, dass in dieser Zeitperiode seitens der Regierung nichts versäumt wurde, eine tüchtige Handelsmarine ins Leben zu rufen und dieselbe daran zu gewöhnen, sich auf der See mannhaft zu wehren. Als z. B. der „Zengger Kapitän Giovanni Simich unweit Otranto das ihm anvertraute Fahrzeug aus blosser Zaghaftigkeit verlassen" und dadurch dessen Verlust verschuldet hatte, wurde die Intendanza angewiesen, „dergleichen die Handlung und Schifffahrt zu Grunde richtenden Vergehungen Einhalt zu thun". Die Resolution vom Jahre 1756 bestimmt, dass „bei sich künftig ereignenden Fall, da ein Kapitän sein Schiff ohne höchst wichtige und dringende Ursachen verlassen würde, nebst Ersetzung des Schadens, nebstdem das Schiffvolk auf das empfindlichste, allenfalls auch am Leben bestraft werden solle".

Solche Verordnungen waren allerdings das geeignete Mittel, im Inlande Seeleute von echtem Schrot und Korn zu erziehen. An der natürlichen Anlage dazu hatte es den Bewohnern der erbländischen Küsten niemals gemangelt. Keinesfalls aber durfte die Regierung von dem Prinzipe ausgehen, dass die einheimische Navigation sich selber zu schützen habe. Wie in dem folgenden Abschnitte nachgewiesen, war von der Kaiserin die äusserste Nothwendigkeit der Errichtung einer österreichischen Kriegsmarine gar wohl erkannt. Wenn sie ungeachtet dessen zögerte, und der längst vorhandene Gedanke nicht zur That werden wollte, so ist die Ursache lediglich in der Verkettung ungünstiger Ursachen zu suchen. Dass Maria Theresia mit Geduld den Knoten zu entwirren suchte, anstatt ihn mit dem Schwerte zu durchhauen, kann ihr in Rücksicht auf die damaligen politischen Verhältnisse sicherlich nicht zum Vorwurfe gereichen.

---

[1]) Hofkammer-Archiv, Protokoll vom 8. März 1763, Konvolut. 55—1, Kommerz.

V.

Bestrebungen zur Errichtung einer erbländischen Kriegsmarine. 1767—1770.

Die Zustände der völligen Unsicherheit zur See, welche der siebenjährige Krieg für Oesterreich heraufbeschworen hatte, konnten mit dem Friedensschlusse keineswegs ganz beseitigt werden. Nach wie vor blieben die erbländischen Kauffahrer der Beutelust Preis gegeben. Aller Mittel bar, dieselben in irgend welcher Weise zu schützen, war es doch mindestens Pflicht der Regierung, Jenen eine Entschädigung zu gewähren, die sich ungeachtet der fortdauernden notorischen Unsicherheit auf die See gewagt und durch Piraten Schaden erlitten hatten. Schon zu Beginn 1762 forderte Maria Theresia von dem Kommerzienrathe das Gutachten: „wie den unglücklichen Seefahrern durch eine Beisteuer aus der Kommerzialkassa und mit Veranlassung einer Sammlung in den Porti zu Triest, Fiume und Zengg thunliche Abhilfe verschafft werden möge." Dieses Ansinnen lehnte aber die Merkantilbehörde ab, bemerkend, dass „Sammlungen einerseits wenig eintragen, anderseits dem Kredit und Ansehen der Kaufmannschaft grossen Nachtheil zufügen" würden.

Auch in solcher Beziehung erübrigte nur Hilfe aus staatlichen Mitteln. In einem konkreten Falle 1762 wurden z. B. „4806 fl. 20 kr. jedoch mit dem Beding bewilligt", dass alle zum Bau eines neuen Schiffes nöthigen Materialien aus den „Erblanden genommen werden". Die bezügliche Entschliessung enthält aber die Bemerkung, „dabei sind die Seefahrer zu warnen, dass, wenn künftig ein Nationalschiff gegen einen Seeräuber nicht gehörig versehen und demselben nicht tapferen Widerstand thun würde, einige Beihilfe nicht mehr werde geleistet werden".[1] Solche Mahnung involvirte aber die Wehrfähigmachung der Kauffahrer, und die Eigenthümer der Schiffe forderten denn auch sogleich vom Staate „unentgeltliche Beischaffung der Kanonen, Kugeln, des Pulvers und der

[1] Hofkammer-Archiv F. 134, Konv. 5, 1762, Kommerz.

Soldaten" zur Besatzung. Solchem Begehren konnte aber aus finanziellen und auch aus politischen Gründen nicht sogleich und ohne Weiteres Folge gegeben werden.

Mit der Armirung der Kauffahrer wäre übrigens noch wenig gethan gewesen, um die erbländische Navigation nur einigermassen zu beleben; denn während des siebenjährigen Krieges hatte sich die Zahl der Seeleute im Littorale in auffälliger Weise vermindert. Die Kaiserin suchte nun das Matrosenwesen durch wesentliche Begünstigungen auf besseren Stand zu bringen. Alle „nächst der Küste wohnende Unterthanen, die sich der Seefahrt, dem Fischfang oder dem Schiffbau" widmen, und zu Triest und Fiume in „eine zu errichtende Seematrikel einschreiben" lassen wollten, wurde die Befreiung „von der Rekrutirung zu Kriegsdiensten und von allen ordinari Abgaben" zugesagt. Jeder in die Matrikel Aufgenommene musste sich aber eidlich verpflichten, nicht nur so lange seine Kräfte reichten, beim Seewesen zu verbleiben, sondern auch stets „wann und wo es gefordert würde" zu Seediensten „auf den Merkantilschiffen bereit" zu sein. Den hinterlassenen mittellosen Witwen jener Seeleute, „welche im wirklichen Seedienste" starben, und deren Kindern unter 13 Jahren wurde eine monatliche Pension zugesichert.[1]) In der Folge erhielt auch das Karlstädter Generalat die Weisung, zu Zengg und Carlopago fernere Seematrikel zu errichten, welche „der Capitano del Porto" in Evidenz zu halten hatte.[2])

Gleiches Augenmerk wurde dem Schiffbauwesen zugewendet. Feldmarschall Graf Pallavicini[3]), welcher stets ein massgebendes Votum in Marine-Angelegenheiten behielt, stellte den Antrag, zunächst aus Toulon Schiffbaumeister heranzuziehen. Für dieses wichtige Fach wollte aber die Kaiserin Inländer ausbilden lassen, und im Oktober 1763 erfolgte die Resolution: „einige Kadeten aus der Chaos'schen Stiftung" nach Frankreich zu senden, wo sie in „den öffentlichen Lehrschulen"

[1]) Für Witwen 1 fl. monatlich, für Kinder 2 fl. für je 3 Monate. Die Publikation dieser Allerh.-Entschliessung erfolgte mit Beginn 1763. (Hofkammer-Archiv.)

[2]) In der Matrikel mussten Tauf- und Zuname, Alter, Geburtsort, Tag, Monat und Jahr der Einschreibung bemerkt werden. Alljährlich sollte der Kaiserin ein Gesammtausweis der Immatrikulation vorgelegt werden. Resolution vom 24. Jänner 1764, Hofkammer-Archiv.

[3]) Pallavicini hatte mittlerweile die höchsten Stufen der Militär-Hierarchie erklommen, ward 1745 bevollmächtigter Minister im Staate Mailand und in den Herzogthümern Mantua, Parma und Piacenza, 1749 Kommandirender General in Italien, 1750 Gubernator und General-Kapitän zu Mailand und erhielt 1754 das Feldmarschalls-Patent. (Kriegs-Archiv, Bestallungs-Prot. 7—9.)

über Schiffbau theilnehmen sollten. Da aber diesen Zöglingen die nöthige Vorbildung, namentlich aber Kenntniss der französischen Sprache mangelte,[1]) beantragte Graf Chotek Skolaren aus der Ingenieurschule zu Gumpendorf fürzuwählen. Noch vor Erledigung dieser Angelegenheit entstanden aber Kontroversen darüber, ob die Betreffenden vorerst im „k. k. Schiffbauamte in Wien" praktische Erfahrungen sammeln, oder gleich mit dem theoretischen Unterrichte in Frankreich beginnen sollten.[2])

Während der Ventilirung solcher und ähnlicher Vorfragen im Marinewesen hatte aber ein Ereigniss stattgefunden, welches die Regierung zu energischem Handeln nöthigte. Als nämlich 1764 die Nachricht in Wien eintraf, dass der „Kanton Algier der k. k. Flagge den Krieg angekündigt" habe, wurde im Staatsrathe der Beschluss gefasst, „nach und nach einige armirte Schiffe des Staates, und zwar anfänglich zwei Fregatten, jede mit 30 Kanonen bewaffnet, in Porto Rè erbauen und ausrüsten zu lassen". Den dazu nöthigen Fond, welchen Maria Theresia mit 100.000 fl. festgesetzt hatte, sollte die Niederländische Kassa mit 50.000 fl., die restlichen 50.000 fl. der Kommerzial-Fundus flüssig machen. So klar und bestimmt auch die bezügliche Entschliessung lautete, schob sich schon die Erledigung der Geldfrage allein bis zum Jänner 1765 hinaus. Der Kommerzienrath konnte nämlich die Quelle für die ihm anrepartirten 50.000 fl. nicht finden, erklärend „wie schwer es sei, bei diesen geldbeklemmten Zeiten einen Fundus zu ersinnen, ohne das Commercium zu hemmen".[3]) Nach wiederholter Urgenz erzielte der Kaiserin peremptorischer Befehl blos die Aeusserung: .... „der ohne Jemandens gegründete Beschwerde sich erlangen lassende Fundus" solle dadurch gewonnen werden, „dass man den päpstlichen Hof dahin disponire, die Einkünfte wenigstens ein oder anderer in denen k. k. Erbländern vakant werdenden Erzthümer, Pfarrteien und Benefizien durch eine nicht gar lange Zeit gegen Aufstellung der benöthigten Administratoren, zur Errichtung und Erhaltung eines Secarmements wider die Barbaresken zu überlassen". (Dieser Vorschlag gründete sich auf den Umstand, dass die römische Kurie zu jener Zeit der Regierung von Neapel die Einkünfte der Abtei Santa Maria di Montalto [jährlich 20.000 Ducati del Regno] auf fünf Jahre überlassen hatte, um zwei neue Schebecken zu erbauen und „gegen die Ungläubigen" zu verwenden.) Ein solches Ansinnen musste von der Regierung unbedingt

---

[1]) Siehe Mittheilungen des Kriegs-Archives, Jahrgang 1878, pag. 146 u. f

[2]) Kriegs-Archiv F. XVI, Nr. 75, 1763.

[3]) Hofkammer-Archiv F. 5365, Kommerz.

abgelehnt werden, denn sie konnte die Abhängigkeit von Toscana nicht mit jener von dem päpstlichen Hofe vertauschen.

Zweifellos war der Friedensbruch Seitens der Barbaresken der geeignetste Anlass, ohne die Eifersucht der übrigen europäischen Mächte herauszufordern, endlich eine erbländische maritime Wehrmacht zu gründen und dadurch in handelspolitischer Beziehung eine mehr selbstständige Position zu gewinnen. Als Ursache der Rüstung zur See konnte unbestreitbar das gegen die erbländische Navigation gerichtete Piratenwesen gelten. Namentlich Graf Lichnowsky drang in die Kaiserin, diese günstige Gelegenheit nicht ungenützt vorübergehen zu lassen. Uebrigens war schon 1763 die Ausarbeitung von Vorschlägen „zur Errichtung eines kleinen See-Armements" angeordnet worden, welcher Idee Pallavicini den Plan zu Grunde legte, dass die Herstellung von Kriegsfahrzeugen im Littorale gleichzeitig den Bau von Merkantilschiffen fördern und beides die Verwerthung des inländischen Rohmateriales ermöglichen sollte. Die von verschiedenen Seiten vorgelegten Projekte zur „Errichtung einer beständigen Marine und einer beständigen Seemiliz" konnten keine Beachtung finden, weil sie aus allgemeinen Theoremen bestanden, die sich in keiner Weise den erbländischen Handels- und Seeverhältnissen anpassen liessen.

Selbstverständlich konnte die Ventilirung aller auf die Errichtung der Kriegsmarine Bezug nehmenden Fragen nicht derart geheim erfolgen, dass die Republik Venedig nicht durch ihre Kundschafter die Absicht erfahren und auf diplomatischem Wege dagegen agitirt hätte. Das Recht des maritimen Schutzes im Adriatischen Meere für sich allein beanspruchend, sollte nach der Ansicht des Senates, Oesterreich auf die Errichtung einer Kriegsmarine verzichten. Graf Kaunitz liess schliesslich der Republik bedeuten, „dass die Kaiserin Schutzmassregeln für nöthig" erachte, da es „nicht blosserdings auf die Sicherheit inner dem Golfe, sondern auch ausser demselben und auf die Bedeckung der Handelsschiffe ankommen wolle". Der Staatskanzler rieth, sich in keinerlei Verhandlung mehr einzulassen, sondern die Erbauung der Kriegsfahrzeuge zu beschleunigen, da diesfalls Niemand befugte Beschwerde führen könne.[1])

---

[1]) Vortrag des Staatskanzlers vom 18. Dezember 1764; Haus-, Hof- und Staats-Archiv. (Staatsräthliche Akten.)

Ausrüstung erbländischer Armateurs.

Noch harrten die Angelegenheiten der zu errichtenden Kriegsmarine einer endgiltigen Entscheidung, als in Triest die Kunde von der Kaperung eines erbländischen Kauffahrers die schon früher wachgerufene Besorgniss wesentlich steigerte. In einem Hafen von Morea wurde nämlich „durch ein zum Krieg armirtes Schiff mit ottomanischer Flagge" das Fahrzeug sammt Ladung Beute des Korsaren, welcher den Kapitän nebst drei Matrosen ermorden liess. Unmittelbar nach diesem Vorfalle traf noch viel schlimmere Kunde ein, und zwar dass „die Wässer der Levante mit 60 derlei Schiffen" für die erbländische Navigation gesperrt seien.[1])

In Triest besorgte man die unmittelbare Bedrohung des Küstengebietes und insbesondere der Hafenstädte. Es gelangte ein Promemoria nach Wien des Inhaltes, dass es sehr nützlich und „dem Allerhöchsten Ansehen angemessen wäre, wenn doch ein mittelmässig bewaffnetes Schiff zu Triest in Bereitschaft" gehalten würde, „damit man nicht der Willkür übelgesinnter Seeleute ausgesetzt bliebe".[2])

Solcher Anforderung gegenüber war die Position der Regierung um so schwieriger, als momentane Hilfe nicht im Bereiche der Möglichkeit lag. Das Erscheinen der preussischen Kaper während des siebenjährigen Krieges und die fast unmittelbar danach erfolgte Aufstachelung der Seeräuber von Profession, mussten nachhaltig auf die erbländische Seeschifffahrt zurückwirken. Die „meisten einheimischen Kauffahrer" hatten „wegen der durch die Seeräuber so arg bedrohten Fahrt" ihre Schiffe verkauft, und dies nöthigte viele Seeleute von Beruf zur Emigration.[3]) Thatsächlich waren 1766 „in dem gesammten Littorale kaum 1000 Seeleute zu finden".[4])

Vorstehende Thatsachen dokumentiren so recht deutlich, welche Zustände entstehen müssen, wenn die Staatsgewalt nicht nach besserer Erkenntniss bei Zeiten vorsorgen kann, aber erst in jenem Momente, in welchem das Verhängniss bereits hereingebrochen ist, mit unzulänglichen Mitteln Hilfe gewähren soll. Das Geheimniss der Lösung solch' schwierigen

---

[1]) Hofkammer-Archiv, Intendanza, Bericht ex Febr. 1775, Nr. 64, Faszikel 134.
[2]) Hofkammer-Archiv, Promemoria vom 3. Juli 1775, wie oben.
[3]) Hofkammer-Archiv F. 5361, Kommerz.
[4]) Hofkammer-Archiv F. Littorale, Sessions-Protokoll Nr. 27, April 1766.

Problems liegt in der Geschichte, d. i. in der Continuität des Werdens. Verfolgt man dieses auf seinem langen mühevollen Wege, so zeigt es sich von Schritt zu Schritt widerspruchsvoll; heute erscheint von den Völkern übereilt erfasst, was von ihnen morgen wieder zweifelnd verworfen wird. Ohne den Ueberblick des grossen Ganzen und ohne die fernere Zeit zu berücksichtigen, lässt sich die Masse vom Momente beherrschen und wälzt den Vorwurf auf jene, deren Rathschläge unbeachtet verhallen. Nun durften aber die Männer, welche das Geschick der Erblande zu leiten hatten, während der grössten Entmuthigung nicht die Hände ruhig in den Schoos legen. Zu Oesterreichs und ihrer eigenen Ehre mussten sie dem Uebel beizukommen suchen. Allerdings konnten nur Palliativmittel gewählt werden. Nach den bereits berührten Vorverhandlungen bezüglich des Baues zweier Fregatten musste voraussichtlich eine lange Frist verstreichen, ehe diese Kriegsfahrzeuge in Aktion treten konnten.

Dringend nöthig war aber der ungesäumte Schutz für die erbländische Navigation. Die Kaiserin liess im Littorale kundmachen, dass „jenen Eigenthümern der zur Bewaffnung tauglichen Schiffe, welche dazu Lust haben und erklären würden, all' nur immer möglicher Schutz und Beistand geleistet werden soll". Hofkriegsrath, und Merkantilbehörde beriethen ungesäumt, in welcher Weise die Armirung der erbländischen Kauffahrteischiffe am zweckmässigsten einzuleiten wäre. Die Sache zeigte sich aber viel schwieriger, als dies den Anschein hatte.

Schon die erste Frage, von welcher Partei die zweifellos grossen Kosten zu tragen seien, kam augenblicklich ins Stocken. Selbstverständlich verwahrte sich der Hofkriegsrath, ebenso wie die Merkantilbehörde gegen die Zumuthung, eine Last auf sich zu nehmen, deren Grösse sich im Voraus selbst annähernd nicht richtig schätzen liess. Bis zum Dezember 1764 hatten sich der „Capitano David von Fiume, dann die Brüder Demelli und Susani" zur Armirung ihrer Schiffe gemeldet. Sie erklärten aber vorweg, dass sie keinesfalls „zur Anschaffung des Vorraths an Kanonen, Pulver, Kugeln u. s. w., noch zur Verpflegung der Militär-Mannschaft sich herbeizulassen vermöchten". Daraufhin hatte der Hofkriegsrath wohl Kanonen und Munition nach Triest und Fiume bringen lassen, doch zogen sich die Verhandlungen über die Geldfrage bis Ende September 1765 hinaus. Bei längerem Zögern stand aber zu besorgen, dass die drei genannten Seefahrer in ihrer Bereitwilligkeit erlahmen würden. Und thatsächlich war David zurückgetreten, daher blos Susani und Demelli die Armirung je eines Schiffes anstrebten.

Auf Maria Theresia's Wunsch sollten „die ersten Unkösten aus der Kommerzien-Kassa bestritten" werden[1]) und es war präliminirt:

Gebrüder Demelli, Schiff „Gran Rodolfo", Tragfähigkeit 513 Tonnellate oder 256½ Last, d. i. 1,026.000 Pfund	20 sechspfündige Kanonen, 400 Kugeln, 40 Zentner Pulver, 200 Kugeln mit Ketten, 8000 Musketenladungen, 4000 Granaten.
Gebrüder Susani, Schiff „La sacra Famiglia", Tragfähigkeit 92 Tonnellate oder 46 Last, d. i. 184.000 Pfund	12 viereinhalbpfündige Kanonen, 500 Kugeln, 7 Zentner Pulver, 200 Kugeln mit Ketten."

Es mussten aber Modifikationen eintreten, einerseits weil die beantragten Kanonen für die Kauffahrteischiffe zu lang waren, anderseits Metallgeschütze nicht verwendbar schienen, weil man „die Habgier der Seeräuber" nicht aufstacheln wollte. Darum liess die Intendanza „zu Maria Zell 25 der vier- und 25 der sechspfündigen Stücke" nach dem vom „Fürsten Liechtenstein vorgelegten Riss" erzeugen.[2])

Als Besatzung wurden für jeden der beiden Kauffahrer: 1 Oberlieutenant, 1 Feldscherer, 2 Korporale, 1 Tambour, 4 Gefreite und 33 Gemeine bestimmt. Dieselben hatten an Gebühren:

	Monatlich fl.	kr.
1 Oberlieutenant	28	30
1 Chirurgus	12	—
1 Korporal 6 fl. Löhnung, 4 fl. Panatica	10	—
1 Tambour 3 fl. Löhnung, 4 fl. Panatica	7	—
1 Gefreiter 4 fl. 50 kr. Löhnung, 4 fl. Panatica	8	50
1 Gemeiner 3 fl. Löhnung, 4 fl. Panatica	7	—

wonach sich der monatliche Aufwand für Verpflegung der auf beiden Schiffen verwendeten Truppe[3]) mit 665 fl. bezifferte. Offiziere und Aerzte erhielten „ihre Kost besonders von dem Schiffspatron".[4])

---

[1]) Registratur des Reichs-Kriegs-Ministeriums.

[2]) Registratur des Reichs-Kriegs-Ministeriums Nr. 563, 1765.

[3]) Offiziere und Mannschaft waren der Liccaner, Oguliner und Ottochaner Militärgrenze entnommen.

[4]) Verpflegs-Entwurf vom 21. Sept. 1765, Registrat. des Reichs-Kriegs-Ministeriums Nr. 442.

Beide Offiziere wurden mit gleichlautender „Instruktion und Ordre" versehen. Sie waren „zwar nicht mit Subordination an den Schiffskapitän, wohl aber zur Pflegung guten Einverständnisses mit diesem, und zum Betragen nach desselben Anleitung sowohl in Defensiv-, als Offensiv-Unternehmungen, wegen des daran liegenden Allerhöchsten Dienstes, mit der nämlichen Pflicht und Verantwortung, zu welcher sie vermöge ihres Militäreides, nach dem Inhalt der beschwornen Kriegsartikel zu Wasser und zu Land" verbunden waren, angewiesen. Aber auch die beiden Schiffskapitäns erhielten „eine bündige Instruktion, wie sie sich überhaupt in Ansehung des Armements und sonderlich gegen das Militare zu betragen" hätten.

Ueber Fahrt und Erlebnisse dieser beiden erbländischen Armateurs enthalten die Akten keinen direkten Nachweis. Doch lässt sich aus einem Berichte an den Hofkriegsrath entnehmen, dass selbe thatsächlich in das Mittelländische Meer gesegelt waren. Sie hatten „anbei das Glück, den Barbaresquen nicht zu begegnen, da widrigenfalls die Schiffe sammt der darauf befindlichen Militärmannschaft und Munition wahrscheinlich verloren gewesen wären".[1]) Man kam nämlich nur zu bald zur Erkenntniss, wie unzureichend die Ausrüstung solcher Armateurs für die Beschützung der erbländischen Navigation sein müsse. Die einheimischen Kauffahrteischiffe waren an und für sich zum Kampfe auf der See nicht tauglich, und demgemäss musste deren Besetzung mit Soldaten und die Armirung mit Kanonen eher eine Last, als ein Schutz sein. Ja die Seeräuber fanden dadurch nur um so willkommeneren Anlass, das Zusammentreffen mit den erbländischen Armateuren zu suchen.

Errichtung eines See-Armements.

Sicherlich hatte Maria Theresia schwierigen Stand, in dem von so heterogenen Theilen zusammengefügten Reiche die Verwaltung der verschiedenen Ressorts derart einzurichten, dass die Bestandtheile sich dem Organismus des Ganzen assimilirten. Am grellsten traten diese Schwierigkeiten bei der Erledigung der Kriegsmarinefrage hervor.

Graf Lichnowsky war in die Kaiserin gedrungen, die Rüstung zur See nicht aufzuschieben, bemerkend: „. . . unwiderstehlich ist die Nothwendigkeit, dass einmal auf einige Armirung zur See der Bedacht genommen werde, wenn anderst die diesseitige Schiffahrt zur vorhabenden Aufnahme

[1]) Registratur des Reichs-Kriegs-Ministeriums Nr. 622, 1768.

gebracht und gehörig unterstützt werden will."[1]) Nach der ferneren Ueberlegung des Staatsrathes pflichtete Maria Theresia „dem Antrage zur Errichtung eines See-Armements" um so williger bei, „als eben dadurch im Littorale der Grund zum Schiffbau gelegt und das überflüssige (das überschüssige) Materiale am besten verwerthet" werden konnte. Auch hatte die Erfahrung gelehrt, dass der erbländische Seehandel nicht ferner noch der Willkür fremder Staaten preisgegeben bleiben dürfe; diplomatische Intervention und Schifffahrts-Traktate hatten sich ja nichts weniger als ausreichend erwiesen.

Wie erwähnt, war die Erbauung und Ausrüstung von zwei Kriegsschiffen bereits 1764 im Prinzipe beschlossen. Beides sollte im Hafen von Porto Rè geschehen. Aber schon gegen dieses Vorhaben wurden in Triest Stimmen laut, welche alle Vortheile der Seestadt zugewendet wissen wollten. Lichnowsky konnte sich nicht der Bemerkung enthalten, dass „man allzu grosse Vorliebe für Triest" zeige, doch sei „Porto Rè von der Natur aus der sicherste und schicklichste Hafen, der nach Port Mahon in Europa zu treffen"; auch wären „die Bankal- und Kameral-Waldungen davon nicht so weit entfernt, wie von Triest."

Zum „Direktor der Schiffsrüstung" hatte die Kaiserin den Conte Woinowich ernannt, welcher seinen Gehalt „von jährlichen 1000 fl. aus der in Porto Rè zu errichtenden Schiffskassa in vierteljährlichen Ratis" erhalten sollte. Selber leistete „seinen Eid bei der Kommerzial-Haupt-Intendanz des Littoralis" und erhielt von dieser Stelle die Weisungen, „an welche er mit Parition und Subordination gebunden war."[2]) Der Umstand, dass alle den Schiffbau, die Beistellung des Materiales, der Arbeiter u. s. w. betreffenden Präliminarien lediglich von der Intendanza ausgingen[3]), macht es erklärlich, dass nicht ein einziges Schriftstück zu finden, welches über den Schiffbau Aufschluss geben könnte.[4])

Die Intendanza war in allen Merkantilangelegenheiten, und dazu gehörte auch der Schiffbau, völlig unabhängig vom Kamerale und blos dem Hofkommerzienrathe untergeordnet. Dieser hinwieder leitete an die

---

[1]) Hofkammer-Archiv F. 5365, Kommerz.

[2]) Kabinets-Archiv, Staatsrath, 1764.

[3]) Registratur des Reichs-Kriegs-Ministeriums 160, Konvolut. 1768.

[4]) Da in keinem der k. k. Archive bezügliche Daten zu finden waren, hat die Marine-Section des Reichs-Kriegs-Ministeriums die Durchforschung sämmtlicher Archive des Küstengebietes angeordnet, aber auch dort fand sich kein Dokument, welches geeignet wäre, nur einigermassen die Lücke auszufüllen.

Hofkammer und an die anderen Stellen nur jene Schriftstücke, welche das staatliche Kommerzwesen im Allgemeinen betrafen.

Wie aus den folgenden Abschnitten zu entnehmen, stand die Kommerzialbehörde meist in Controverse mit den verschiedenen Regierungsorganen und gestattete diesen nicht den Einblick in die innere Gebahrung. Und gerade darüber fehlen in den Archiven absolut alle Dokumente. Diese wurden zum Theil aus den Aktenstücken entfernt, zum Theile dürften sie bei der Invasion Triest's durch die Franzosen 1797 in Verlust gerathen sein.

Als Hauptgrund heftiger und konsequent durchgeführter Opposition gegen die Intentionen der Regierung von Seite der Merkantilbehörden, kann zweifellos der Umstand gelten, dass gleich anfänglich im Staatsrathe der Antrag erfolgte: „.... die Kaufleute zu verhalten, für Errichtung und Erhaltung der Marine reichlich" beizusteuern, „da eine wohl eingerichtete Marine den Ersatz der Kosten" mit sich bringe.[1]) Schon bei Anregung der Geldfrage äusserten sich die Symptome geringer Willfährigkeit.

Kaum hatte der Schiffbau in Porto Rè begonnen, als von Seite der Merkantilbehörde dagegen Remonstrationen erfolgten. Es wurde vorgebracht, dass nur „sechs kleine Schiffe nach der Levante gefahren seien, welche durchaus nicht des Schutzes einer Kriegsmarine" bedürften. Man brachte in Antrag, anstatt der Fregatten, ähnlich wie in Venedig, „Navi atte" einzuführen, welche ohne Kosten für den Staat den Seehandel vermitteln könnten, während die beiden Fregatten mindestens 200.000 fl. für den Bau allein erfordern; mit dieser Summe aber stehe die Navigation in keinem Verhältnisse.[2]) Nun hatte es mit diesen „Navi atte" eine eigene Bewandtniss. In Venedig war 1740 damit der erste Versuch gemacht worden. Selbe standen in Friedenszeiten zur Disposition der Kaufleute; während der Türkenkriege aber nahm sie der Senat in Anspruch als „navi atte al combattimento". Die Republik gab dem Eigenthümer „alle Kriegsrüstung und Soldaten auf Rechnung des Staates und überdies 15.000 fl. auf eine gewisse Anzahl von Jahren als Darlehen ohne Interessen". Mit diesen Schiffen versendeten die „Kaufleute ihre kostbarsten Waaren im Werthe von mehreren 100.000 fl. nach der Levante; freilich nicht immer mit glücklichem Erfolge, denn auch sie fielen den Seeräubern in die Hände. Eine solche Idee musste absolut verworfen werden, denn die Ausrüstungs-

---

[1]) Kabinets-Archiv, Staatsrath, 1765.

[2]) Kabinets-Archiv, Staatsrath, 1765.

kosten, von Privaten getragen, hätten den Frachtlohn so vertheuert, dass jedem Unternehmer schon von vorneherein das Eintreten in die Konkurrenz unmöglich war. Ausserdem hatte die Erfahrung gelehrt, „dass keineswegs" im Küstengebiete die Neigung vorhanden sei, „Armateurs auszurüsten", denn ausser den drei, im vorhergehenden Abschnitt bezeichneten Schiffseigenthümern hatte sich Niemand mehr gemeldet.[1])

Nahe lag es für die Regierung, anlässlich des Baues der beiden Fregatten die Frage anzuregen, ob nicht junge Leute in der Schiffbaukunst unterrichtet werden sollten. Die Kommerzialbehörde entgegnete aber, dass dermalen das Schiffbauwesen im Littorale durchaus nicht den Standpunkt erreicht habe, um die Heranbildung von Schiffbaumeistern zweckmässig erscheinen zu lassen.[2]) Nur im Falle der Gewährleistung von Seite des Staates, dass die Bauthätigkeit in Porto Rè noch fernere 10—12 Jahre andauern werde, wollte man auf eine solche Idee eingehen. Aber auch dies geschah mit einer eigenthümlichen Logik. Die Kommission bemerkte nämlich, dass, wenn der Schiffbau auf ärarische Kosten fortgesetzt würde, „sich wie bei allen anderen Professionen einige Schiffbaukundige von selbst erziegeln" müssten. Für das Staatswesen nachtheilig wäre es aber, junge Leute für ein Fach speziell ausbilden zu lassen, welches keine Aussicht habe, im Littorale beständig in Ausübung zu kommen.[3])

Nach all' den vorstehend angeführten Praemissen kann es durchaus nicht befremden, dass die Kommerzialbehörde planmässig dahin arbeitete, sich mindestens den völligen uud unmittelbaren Einfluss, sowie im Handels-, auch im Seewesen zu sichern. Dies konnte am ehesten durch das Anstreben einer Zentral-Leitung im Littorale geschehen und es wurde nicht versäumt, eine solche zu befürworten, mit dem Hintergedanken, auch die dem Karlstädter General-Kommando unterstehenden, am Meere gelegenen Distrikte völlig loszulösen,[4]) d. h. der Ingerenz des militärischen Befehles zu entziehen.

---

[1]) Kabinets-Archiv, Staatsrath, 1766.

[2]) Registratur des Reichs-Kriegs-Ministeriums.

[3]) Hofkammer-Archiv F. 109, Extractus Protocolli, Kommerz.

[4]) In einem Vortrage, welcher die Unterstellung des gesammten Littorales unter die Intendanza plausibel machen sollte, ist unter Anderem bemerkt: „Obzwar eingewendet werden könnte, dass das General-Kommando in Karlstadt die zur Besatzung der Schiffe erforderliche Mannschaft hergeben würde, wären doch die dabei besorglichen Beschwerlichkeiten und Umwege mit der oft plötzlichen Erforderniss im Seedienste um so unvereinbarlicher, als zu Kriegszeiten (hiemit ist der Landkrieg gemeint) sich

Wenn auch davon unbedingt nicht die Rede sein konnte, erliess die Kaiserin 1766 doch eine Resolution, welche das Ressort der Kommerzialbehörde wesentlich erweiterte. Der bezügliche Passus lautet, es sei: „für diensam befunden worden, die gesammten den Erblanden anliegenden Meeresküsten dermalen (1766), jedoch mit Ausnahme von Istrien und aller Ortschaften, welche zum Herzogthum Krain" gehörten, „unter der Hauptintendanza [1]) dergestalt zu vereinigen, dass das Littorale sich von Aquileja bis an die venetianische Grenze von Dalmatien zu erstrecken" habe.[2]) Eine Zentral-Leitung im Seehandelswesen und nichts weiter wollte Maria Theresia durch diesen Ausspruch erzielen. Mit Entschiedenheit hatte sie das Ansinnen der Intendanza, einen Distrikt der Militärgrenze abzutreten, um die Bevölkerung lediglich zum Seedienste verwenden zu können, abgelehnt.[3]) Ein Auskunftsmittel in dieser Beziehung glaubte die Kaiserin darin finden zu können, dass in den ersten Jahren des Bestandes der Kriegsmarine „von dem Schiffsvolk sowohl in Ansehung der Seefahrt als Bewaffnung ein Drittel von Malta, und zwar in der Zeit, wo die Fregatten zur See kreuzen", genommen werden sollte, damit die diesseitigen den Kriegsseedienst lernen.[4])

In Vorstehendem sind die Phasen gekennzeichnet, welche die Kriegsmarinefrage zu durchlaufen hatte, ehe noch an endgiltige Beschlüsse gedacht werden konnte.

Die Wahl des Marine-Kommandanten und dessen Programm.

In dem Masse, als der Bau der beiden Fregatten fortgeschritten und seine Beendigung nahe gerückt war, erfolgten mit den verschiedenen

---

ereignen könnte, dass die im Littorale nöthige Marine von dannen weit im Feld stünde. (Hofkammer-Archiv.)

[1]) Präsident war Graf von Auersperg.

[2]) Hofkammer-Archiv F. 5365, Kommerz.

[3]) Blieb der geforderte Distrikt im Verbande des Karlstädter Generalates, so konnte niemals mehr als $^1/_3$ der enrollirten Grenzmannschaft wechselweise u. zw. nur auf ein Jahr zur Dienstleistung auf den Schiffen bewilligt werden. Die Heranziehung der gesammten enrollirten Mannschaft wäre nicht nur gegen das Grenzverfassungs-System, sondern auch gegen das volkswirthschaftliche Prinzip gewesen, weil dann nur Invaliden, Weiber und Kinder zurückblieben. Und selbst wenn eine solche Kommandirung nur während der sechs Sommermonate beansprucht wurde, mussten die Hauskommunitäten den Winter hindurch die Subsistenz den Schiffsbesatzungen bieten, was eine Ungerechtigkeit gewesen wäre. (Registrat. des Reichs-Kriegs-Ministeriums Nr. 359.)

[4]) Kabinets-Archiv, Staatsrath, 1766.

Stellen Verhandlungen bezüglich der Bemannung und Ausrüstung. Nach den dem Hofkriegsrathe zugekommenen Direktiven hatte es den Anschein, dass „das Seearmement mehr als jemals mit dem Militari in dem engsten Zusammenhange eingeleitet werden“ würde.[1]) Die Kaiserin hatte nämlich Gutachten von den damaligen militärischen Capacitäten, darunter namentlich Feldmarschall Graf Lacy und Feldmarschall-Lieutenant Pellegrini, abgefordert, welche insgesammt die Unterordnung der k. k. Kriegsmarine unter den Hofkriegsrath befürworteten. In Folge dessen zeigte sich Maria Theresia auch entschlossen, dass die beiden Fregatten „unter dem Militari stehen und gleichzeitig dem Hofkriegsrathe und dem Camerale untergeordnet“ sein sollten.[2]) Eine derartige doppelte Abhängigkeit konnte aber zu Konflikten führen und darum nahm die Kriegsstelle vorläufig eine ablehnende Haltung an.

Ernste Prüfung forderte die Besetzung der Stelle des Marine-Kommandanten. Sowohl Graf Kaunitz, als Auersperg, riethen zur äussersten Vorsicht nicht nur bei dessen Auswahl, sondern auch bezüglich „der Kapitaine, subalternen Offiziers der See- und Kriegsmannschaft,“[3]) da „sonst aus Unerfahrenheit und weniger Kenntniss, sowohl der Gefahr des Feindes, als des Meeres, die Allerhöchste Flagge selbsten in Verachtung gesetzt und der Vorwurf fremder Nationen sich zugezogen werden könnte.“[4])

Zunächst wandte man den Blick nach Toscana. Dort war aber „kein geschickter Capitaine entbehrlich“. Nun erhielt der kaiserliche Botschafter in Frankreich die Weisung, „unter der Hand“ geeignete Männer auszuforschen. Warm empfohlen wurde „Chevalier de Dampierre“ für den Oberbefehl. Graf Kaunitz machte aber mit vollem Rechte aufmerksam, dass Frankreichs König (Ludwig XV.) kaum hervorragende Offiziere seiner Kriegsmarine in fremde Dienste treten lassen werde. Die Kaiserin sprach auch den Wunsch aus, einen Inländer mit dem Oberbefehle zu betrauen und es wurde Conte Woinowich, der Erbauer der beiden Fregatten, in Vorschlag gebracht. Die Erhebungen zeigten aber, dass dieser Mann „ein geborner Grieche, de facto venetianischer Unterthan und nur

---

[1]) Registratur des Reichs-Kriegs-Ministeriums Nr. 45, 1768.

[2]) Sessions-Protokoll vom 15. April 1768, Registratur des Reichs-Kriegs-Ministeriums.

[3]) Matrosen und Besatzung.

[4]) Haus-, Hof- und Staats-Archiv, staatsräthliches Protokoll 1766.

im Littorale naturalisirt" sei.[1]) Auch hatte derselbe niemals auf einem Kriegsschiffe gedient und keine weiten Fahrten unternommen.

Zu günstigem Resultate zu gelangen, war um so schwieriger, als es sich nicht blos um die Kommandoführung zur See, sondern um eine erste und darum äusserst wichtige Organisation handelte. Die Regierung wendete sich in dieser Angelegenheit an die „Religio von Malta."[2]) Das wiederholte Ansuchen hatte endlich 1767 insoferne günstigen Erfolg, als der Grossmeister bekannt gab, der Ordensritter Johann Karl Ritter de Maussée habe sich mit Bewilligung seiner Oberen bereit erklärt, in k. k. Dienste zu treten. Bezüglich dessen Qualification wurde bemerkt, „der Chevalier" solle „an Geschicklichkeit und guten Eigenschaften keinem der besten englischen Schiffskapitains weichen." Bei solcher und anderen warmen Anempfehlungen nahm die Kaiserin den Antrag an.[3])

Maussée, welcher dem ihn ehrenden Rufe Folge geleistet hatte, scheint schon bei seinem Eintreffen in Oesterreich in seinen Erwartungen eine Enttäuschung erfahren zu haben. Aus den zahlreichen Verhandlungen geht nämlich hervor, dass man „dem Commandeur" blos den Oberstens-Charakter verleihen wollte, während er die Generals-Charge beanspruchte.[4])

Nach den vom Hofkriegsrathe und dem Malteser-Ritter vorgebrachten Argumenten fand sich Maria Theresia im Juli 1768 zu der Resolution veranlasst: „der Maussée, welcher die Fregatten kommandiren solle", habe „den General-Majors-Rang zu überkommen und sammt der ganzen Marine in Allem und Jedem dem Hofkriegsrathe zu unterstehen". Leider beharrte die Kaiserin nur kurze Zeit bei diesem Entschlusse, denn sie gab allmählig den Einwendungen Gehör, welche die Kommerzial- und Finanzbehörde vorbrachten. Der Grund dazu lag schon in dem allgemeinen Präliminare des Malteser-Ordens-Ritters, welcher

---

[1]) Vertrag vom 11. März 1766, Haus-, Hof- und Staats-Archiv, staatsräthliche Akten.

[2]) Karl V. wies 1525 dem von den Türken aus Rhodus vertriebenen Johanniter-Orden Malta als Besitz an, welcher 1530 angetreten wurde, und von da an nannten sich die Glieder Malteser-Ordens-Ritter.

[3]) Resolution vom 1. September 1767, Haus-, Hof- und Staats-Archiv, staatsräthliche Akten.

[4]) Es scheint, dass schon 1766 dem Ritter Maussée der Generalsrang zugedacht war; denn Beilage Nr. 11 enthält den Bestallungs-Entwurf, auf welchem aber ad margine mit fremder Schrift die Bemerkung angefügt erscheint: „ist von dem hohen Praesidio zu cassiren anbefohlen worden".

erklärt hatte, dass für die erbländische Kriegsmarine mindestens vier Fregatten und zwei Linienschiffe, jedes zu 60 Kanonen, und die Anlegung eines See-Arsenales in Triest nothwendig sei, solle dieselbe nur einigermassen ihrem Zwecke entsprechen.[1])

Maussée's Vorschläge zur Ausrüstung und Bemannung der zwei Fregatten.

Die Annahme des Oberbefehls machte der Malteser vor Allem von der Bedingung abhängig, dass man von den Fregatten keinen anderen Gebrauch zu machen beabsichtige, als jenen „der von Kriegsschiffen überhaupt gemacht werden soll". Er forderte, dass das Marine-Korps „der Ehre der Flagge halber aus tüchtigen Elementen bestehe". Auch wurde betont, dass die Kriegsmarine häufig in die Lage käme „in fremden Häfen erscheinen zu müssen". Auf Grund dieser Erwägung seien alle Mächte so aufmerksam auf die Individuen, welche dieses Corps bilden, so dass einige denselben sogar Adelsgrade verleihen". Als weiteren Grund führt Maussée an, dass wenn Kriegsschiffe „von Leuten befehligt werden, bei denen nicht schon die Herkunft feinere Gefühle voraussetzen lässt, die Gefahr nahe liege, dass die Fahrzeuge Verwendung bei Zwecken finden, die eines Kriegsschiffes unwürdig sind, wie das Anbordnehmen von Waaren oder die Contrebande".

Schwierig war die Entscheidung, wem das Kommando der zweiten Fregatte anvertraut werden sollte, denn Maussée hatte zweierlei Anträge gestellt. Er machte sich anheischig „einen zweiten, bereits ausgebildeten Seeoffizier zum Verlassen seiner Stellung in Malta zu bewegen", wenn materielle Vortheile zugesichert würden. Im Falle der Ablehnung dieses Vorschlages sollte „hierlands ein Offizier irgend eines Korps" ausgewählt werden, dessen Eigenschaften erwarten liessen, derselbe könne im Laufe der Zeit sich die nöthige Eignung erwerben. Für die provisorische Leitung der Fregatte beantragte Maussée den Schiffbaudirektor Conte Woinowich, mit der Bemerkung, dass „nachdem zwischen ihm (Woinowich) und den Offizieren Schwierigkeiten aus dem Grunde entstehen könnten, weil er mit keinem militärischen Grade bekleidet ist", so wäre „ein auf den Fregatten Toscana's übliches Dienstsystem anzunehmen". Diesbezüglich fiel im Staatsrathe die Bemerkung, „wie man nicht einsehe, was den Maussée bewogen haben möge" zu beantragen „dass dem

[1]) Registratur des Reichs-Kriegs-Ministeriums, Konvolut 54, 1768.

Woinowich in der That zwar das Kommando einer Fregatte, jedoch ohne einen militärischen Rang anvertraut werden könne".[1]) Der Grund lag darin, dass Maussée einem Malteser das Kommando der zweiten Fregatte sichern wollte, und dies insolange im Bereiche der Möglichkeit lag, als die kaiserliche Regierung keinen Befehlshaber mit militärischem Range bestimmt hatte.

Von subalternen Offizieren sollten auf jeder Fregatte „drei Linienschiffs-, zwei Fregatten-Lieutenants und ein Seekadet" angestellt werden. Die ersteren wollte der Malteser „entweder aus der Truppe oder aus der Kadettenschule"[2]) wählen. Was er an Vorkenntnissen forderte, war eben nicht allzuviel: „Geometrie, wenigstens allgemeine Begriffe von der Physik und Mechanik und Zeichnen". Für die Linienschiffs-Lieutenants war ein monatlicher Gehalt von 50 Gulden und nach ein- oder zweijähriger guter Verwendung die Verleihung des Ranges eines Infanterie-Hauptmanns (mit der Berechtigung, in dieser Charge zur Infanterie überzutreten) beantragt. Die Seekadeten „bestimmt, auch die höchsten Posten zu erreichen", sollten mit einem monatlichen Gehalte von 20 Gulden angestellt werden.

Was der Malteser-Ritter von der Charge der Fregatten-Lieutenants hielt, ist zu interessant, als dass nicht das Wesentlichste davon angeführt werden sollte. Die beiden hiezu nöthigen Männer wollte er „nur als praktische Seeleute verwenden und in Triest anwerben". Dort „sind zwei zu finden, welche Handelsschiffe kommandirt haben, Kenntniss der Navigation besitzen und auf Livorneser Fregatten mit Graden gedient haben, die zwischen dem Ober- und Unteroffizier die Mitte halten. Man könnte am genannten Platze noch zwei andere Individuen finden, die sich um eine solche Anstellung bewerben würden. Den ersteren beiden wären 40 bis 45 Gulden, den beiden anderen 35 bis 40 Gulden monatlich zu geben. Die Seeoffiziere theilen die Wache gewöhnlich in vier Touren. Wenn deren weniger sind als vier, ist der Dienst zu hart und wird schlecht versehen. Demnach müssten die beiden Fregatten-Lieutenants gehalten sein, den Dienst zwischen ihnen beiden insolange zu theilen, bis die anderen Offiziere insoweit geschult sein werden, dass sie am Wachdienste ebenfalls Theil nehmen können. Da die erstgenannten

[1]) Vortrag des Grafen Chotek vom Juni 1768, Registratur des Reichs-Kriegs-Ministeriums.

[2]) Hierunter sind die Militär-Akademie zu Wiener-Neustadt und die Ingenieurschule zu Gumpendorf gemeint; denn Kadetenschulen in der heutigen Bedeutung des Wortes gab es nicht. (Siehe Mittheilungen des Kriegs-Archives, Jahrgang 1878.)

berufsmässig an den Seedienst gewöhnt sind, dürften sie diese Bedingung nicht zu hart finden. Diese Fregatten-Lieutenants hätten niemals das Recht, Beförderung zu beanspruchen. In der Folge könnte man sie aussterben lassen, da sie nur in Folge einer momentanen Nothwendigkeit eingeführt würden".

Ausschliesslich des Schiffsstabes hatte Maussée die Equipage für jede Fregatte ursprünglich mit 270 Mann beantragt, aus Ersparungsrücksichten aber auf 250 Mann herabgemindert und zwar:

	Gulden monatlich
1 erster Chirurg	50
1 zweiter „	20
1 ärztlicher Gehilfe	10
1 erster Schreiber	30
1 zweiter[1]) „	12
1 erster Pilot	26
2 zweite Piloten, jeder	15
1 erster Bootsmannn (Nocher)	25
1 zweiter „ „ „	15
2 Maten (Contremaîtres), jeder	12
1 Profoss (Capitaine des matelots)	10
6 Quartiermeister, jeder	9
2 Marsgasten, jeder	8
4 Steuerleute, jeder	8
1 erster Schiffs-Zimmermann	15
1 zweiter „ „	10
1 Segelmeister	15
1 erster Kalfaterer	15
1 zweiter „	10
127 Matrosen von drei verschiedenen Klassen, im Durchschnitte (l'un pour l'autre)	$7^1/_2$
16 Schiffsjungen von 2 Klassen im Durchschnitt	4

Von der Artillerie 1 Feldwebel, 1 Korporal und 15 Kanoniere, und von der Infanterie 2 Feldwebel, 2 Korporale, 2 Gefreite (Anspessades),

---

[1]) Diese wenigen Schreiber wurden nur in der Voraussetzung beantragt, dass die Verpflegung durch einen Kontrahenten erfolge. Bei der Verpflegung in eigener Regie sollten mehr Schreiber angestellt werden.

1 Tambour, 1 Pfeifer und 52 Soldaten, im Ganzen 75 Köpfe, für welche insgesammt die gewöhnliche Löhnung beantragt war. Im Falle der Einschiffung sollten dieselben, ebenso wie die Schiffsjungen, beköstigt werden.

Wenig Bedeutung legte der Chevalier auf die Adjustirungsfrage, weil „leicht zu bestimmen". Nichtsdestoweniger bemerkte er, dass alle „Marinen Gold und Silber auf ihren Uniformen tragen". Die Eskadren des Malteser-Ordens seien „die einzigen, die hier eine Ausnahme machen." Als unbedingt nothwendig wurde aber erklärt „die einzelnen Grade von einander zu unterscheiden". Die Farbe der Uniform blieb vorläufig in suspenso, doch wurde bestimmt für den „Befehlshaber, die Capitaines der Fregatte und Capitaines en second Westen" mit doppelt kantigen silbernen Borten verbrämt einzuführen und durch die Gattung dieser Distinction den Rangsunterschied kenntlich zu machen. Bezüglich der Bekleidung der Matrosen sollte die Uniform jene Farbe haben, welche für die Offiziere bestimmt würde; nur bemerkte Maussée „dass es nöthig ist, den Seesoldaten[1]) noch eine Leinwandhose, welche die Beine ganz bedeckt, zu geben, abnehmbare Aermel an den Westen, damit sie den Rock zur See ablegen können, und einen Matrosen-Kaput an Stelle des Mantels". Da auch die Kosten der Betten für die Equipage berechnet werden sollten, bemerkte der Ritter: „wozu ist es nöthig, gerade die Höhe dieser Ausgabe und nicht jene von tausend anderen zu kennen."[2])

Als Schiffs-Reglement sollten „vorläufig die französischen oder toskanischen Ordonanzen" gelten, denselben aber erst nach einiger Erfahrung Gesetzeskraft verliehen werden. In Voraussetzung, dass die Kriegsmarine dem Militärstande angehöre, wollte der Malteser den Justizdienst für Equipage und Besatzung der Fregatten nach „den in der österreichischen Armee für die Cavallerie bestehenden Normen" gehandhabt wissen, „ohne jedoch den Privilegien Abbruch zu thun, welche die

---

[1]) Die Bekleidung und Ausrüstung der Besatzungen hatte der Hofkriegsrath folgendermassen beantragt: „Weisser Rock mit grünem Kragen und Aufschlägen; grünes Camisol mit Aermeln zum Schnüren; grüne Hosen; Casquet, Kittel, graue Matrosenhose; schwarztuchene Gamaschen, 1 Paar Wollstrümpfe, 2 Hemden, 1 Paar Schuhe, Kaputrock von grauem Croix, Patrontasche, respektive Cartouche, Seitengewehr, Feuergewehr mit Bajonnet." (Registratur des Reichs-Kriegs-Ministeriums Nr. 622, 1768.)

[2]) „Ueber das Bett ist alles was man sagen kann, dass etwa 5 Wiener Ellen Segeltuch mit einem einzölligen Tau eingefasst, für je zwei Mann erforderlich sind."

Artillerie haben" möchte. Die Ursache, warum der Malteser-Ritter das Justizwesen gleich jenem in der k. k. Reiterei einführen wollte, lässt sich nicht leicht anders erklären, als durch die Befriedigung der Eitelkeit, bei Vergehen und Verbrechen nach den Satzungen der Elite-Waffe des stehenden Heeres gerichtet und verurtheilt zu werden, und dadurch mit den Geist der Equipage zu lanciren.[1]) Die „Einschiffung eines Mannes der Gesetze" wurde als überflüssig erklärt. In Fällen, die zur See eine kriegsrechtliche Untersuchung bedingten, sollte der Kommandant der Fregatte sich der Person des Schuldigen versichern, ihn in Eisen setzen lassen und erst bei der Rückkehr in den Hafen den Process einleiten, welcher „in der bei der Cavallerie üblichen Weise seinen Lauf haben würde".

Das Justizwesen nahm Maussée zum Anlasse, Hoffnung und Bitte auszusprechen: „Ihre Majestät werden anzuordnen geruhen, dass die Marine und was mit ihr zusammenhängt, in keinerlei Weise, weder von der Intendanza, noch von deren Chef abhängig gemacht werde" und dass die Kaiserin dieser Behörde „weder auf die Equipage, noch Besatzung der Fregatten irgend welchen Einfluss einräume". Der Malteser berief sich dabei auf die bestehenden Kriegsmarinen, welche nirgends zu einer Provinzialbehörde „in einem Abhängigkeitsverhältnisse" stünden.

Der Competenzstreit zwischen Militär- und Kommerzial-Behörde war so offenkundig geworden, dass er unmöglich dem Malteser verborgen bleiben konnte; und es ist darum begreiflich, dass er der k. k. Kriegsmarine ihre natürliche Position sicher stellen wollte. Sein Inneres sträubte sich dagegen, nicht dem Staate, sondern der Handels-Corporation Dienste leisten zu sollen. Darum wollte Maussée Befehle zu kriegerischen Aktionen nur vom Hofe erhalten, „weil diese Fälle mit dem Handel niemals zu schaffen haben" könnten. Damit im Zusammenhange stand auch das Begehren, „dass Aufnahme der Matrosen und Schiffsjungen die Intendanza Nichts angehen solle"; denn Urtheil über Tüchtigkeit und Erprobung könnte zunächst nur dem Kommandanten der Kriegsmarine zugemuthet werden. Auch die Kassa sollte in die Hände eines Verwalters (Provediteur) oder Intendanten unter geeigneter Controle kommen.

Da auch die Gründung eines Marine-Hospitals beantragt und von der Intendanza Fiume oder Buccari in Vorschlag gebracht worden war, sprach Maussée seinen Tadel aus, eine solche Humanitäts-Anstalt in der wich-

---

[1]) In den Reglements der Infanterie und Kavallerie von 1769 zeigt sich sowohl bezüglich des Gerichtsverfahrens, als in Rücksicht auf die Strafen kein Unterschied.

tigsten, reichen österreichischen Hafenstadt nicht vorgefunden zu haben. Er erklärte, als Glied eines Wohlthätigkeits-Ordens, „Chevalier Hospitalier", fühle er sich verpflichtet, auf die Errichtung eines Marine-Hospitales in Triest zu dringen. Er beanspruchte „die vorläufige Verwendung des alten Lazarethes, bis ein neues erbaut sein würde". Im Zusammenhange mit dieser Frage stand die Invaliden-Versorgung, welche der Kommandeur auf das Wärmste befürwortete.[1])

Waren auch die Anträge des Ritters den spezifisch österreichischen Verhältnissen nicht ganz konform, so konnten dieselben doch eine feste Basis darbieten, auf welcher die fernere Entwicklung im Bereiche der Möglichkeit lag. Maussée brannte vor Begierde, unter kaiserlicher Flagge seinen Thatendurst gegenüber den Korsaren zu befriedigen. Aber gerade darin lag der Punkt, gegen welchen die Merkantilbehörde ihren Angriff richtete, um das ganze Projekt der Errichtung einer erbländischen Kriegsmarine in Bresche zu legen. Es wurde nämlich gefordert, dass „die beiden Fregatten in der Regel an der Küste vor Anker liegen und nur im Falle eines Krieges ausgerüstet, armirt und bemannt" werden sollten. Aber selbst in diesem Falle beanspruchte der Hofkommerzienrath eine eng gezogene Schranke. Er wollte die Fregatten blos zur Abwehr feindlicher Fahrzeuge von der Küste und in keinem Falle die Sicherung der in entfernten Gewässern segelnden Kauffahrteischiffe, denn die „Armirung sei zu nichts anderem, als zur Beschützung einer nicht gar weitschichtigen Seeküste". Ja es wurde sogar gegen Maussée's Absicht zur Schaffung einer förmlichen Kriegsmarine, „welche mit den übrigen Staatsverhältnissen nicht vereinbarlich" ... „und nicht auf die eigene Vertheidigung gerichtet" sei, entschiedener Protest erhoben.[2]) Den Geist, in welchem man das Seewesen und insbesondere den Seehandel auffasste, charakterisirt der Ausspruch: „der gehörige Vertheidigungsstand der Seehäfen zu Land" mache „jenen zur See so lange verschieblich, bis entweder eine nähere Gefahr abzusehen, oder die Mittel, die Marine-Auslagen zu bestreiten, ohne Nothstand der nothwendigeren Ausgaben herbeigeschafft

---

[1]) Von den vielen diesbezüglich vorgebrachten Argumenten sei nur der Hinweis auf Malta erwähnt: „Wenn in Malta ein Mann eine gewisse Anzahl von Jahren auf den Linienschiffen oder Galeeren gedient hat, und durch Krankheit oder Alter unfähig wird, seinen Dienst fortzusetzen, gibt man dem Offizier für den Rest seines Lebens die Hälfte seines Soldes, für die Matrosen besteht eine Taxe, welche der Löhnung der Matrosen letzter Klasse nahezu gleich kommt. Dieses Benefiz erstreckt sich selbst auf die Witwen derjenigen, die im Dienste sterben oder getödtet werden.

[2]) Registratur des Reichs-Kriegs-Ministeriums Nr. 622, 1768.

werden könne". Nun waren aber im Rathe der Kaiserin Männer, die einer solchen Logik keineswegs beipflichteten und daraus mussten heftige Debatten entstehen. Obgleich gerade die diesbezüglichen Aktenstücke in den einzelnen Konvoluten fehlen, lassen doch die folgenden Daten schliessen, welche Sprache geführt worden sein mag.

Die Opposition gegen die Errichtung eines Schiffs-Armements.

Am 2. März 1768 hatte der „Maltheser-Ritter Maussée als Kommandant der im Littorale zu errichtenden Marine die beiden in Porto Rè erbauten Fregatten in Augenschein genommen." Bei seiner Rückkunft in Triest erfolgte die angeordnete Vereinbarung mit der Intendanza, um bezüglich der Ausrüstung, Bemannung, Armirung etc. das Nöthigste festzustellen.

Unter Präsidio des Grafen Heinrich Auersperg entwarfen „der Commendatore di Malta de Maussée und die beiden Räthe von Königsbauer und de Ricci ein Protokoll;[1]) dieses war aber so vague gehalten, dass der Hofkriegsrath die bestimmte Erklärung forderte: „Aus welchem Fond die Marine zu erhalten, wie die Administration einzuleiten, welche Jurisdiction einzuführen und von wem das Armement abhängig" sei.[2])

In breiter Auseinandersetzung suchte der Kommerzienrath die völlige Unterordnung der Kriegsmarine unter die Intendanza zu begründen und bemerkte am Schlusse: „.... so wie das Kommerziale zu Land die Jurisdiction und das Kommando (über die im Küstengebiete stehenden Truppen) führe, das Nämliche zu Wasser nothwendig" sei, „weil dadurch jedem Konflikte vorgebeugt werden" kann.

Harrten in den angeführten Beziehungen allein schon so viele Fragen einer endgiltigen Entscheidung, so waren die für den Bestand einer Kriegsmarine wichtigsten Momente bisher noch nicht in Erwägung gezogen worden. Sollte auch Oesterreichs See-Armement vorläufig nur aus zwei Fregatten bestehen, so war es doch nöthig, gleichzeitig ein Etablissement zu gründen, in welchem Ersatzvorräthe, und im Falle der Abrüstung die Materialien aufbewahrt werden konnten. Nach dem Berichte Maussée's sah es aber damit sehr misslich aus. Es liess sich

---

[1]) Beilage Nr. 12.

[2]) Nota des Hofkriegsrathes an den Hof-Kommerzien-Rath vom 16. April 1768. (Registratur des Reichs-Kriegs-Ministeriums Nr. 284.)

momentan nicht daran denken, in Triest abzurüsten, weil alle Etablissesements dazu fehlten. Aber auch Porto Rè, welches der Malteser als einen wüsten Ort (un lieu désert) bezeichnete, hatte nur jene Magazine, welche zum Bau der Fregatten unbedingt nöthig waren. Buccari endlich, welches Maussée „ein kleines elendes Dorf“ nannte, ist von Fiume $1^1/_2$ Wegstunden entfernt und dadurch ungeeignet, indem die Bequartierung der Offiziere in Fiume eine Menge von Unzukömmlichkeiten im Gefolge gehabt hätte. Der Malteser gab sein Schlussvotum dahin ab, dass bei der Fixirung der Fregatten in Porto Rè die Equipage auch während der Abrüstungszeit beibehalten werden müsste. Würde aber Triest bestimmt, so könnte die Besoldung für einen Theil der Equipage entfallen, weil in der Hafenstadt die beurlaubten Matrosen Erwerb fänden.[1])

Die Aufbringung der Matrosen wollte die Intendanza hinausgeschoben wissen, ohne sich über die Art derselben auszusprechen. Solchen Modus fand der Hofkriegsrath als zu sehr vom Zufalle abhängig, und er beantragte darum, „wenigstens für das erste Mal“ eine Werbung „und die einförmige Bekleidung.“ Chevalier Maussée versicherte aber, dass solches „in Ansehung der Matrosen“ nirgends und zwar ebensowenig „die Darangabe des Handgeldes üblich“ sei.[2]) Liessen sich in dieser Beziehung keine weiteren Einwände mehr erheben, so musste dies doch in Bezug auf die für jede Fregatte mit 60 Mann veranschlagte Besatzungstruppe geschehen. Schon „bei Ausfindigmachung des Modus“ war die Intendanza mit dem Hofkriegsrathe in eine Kontroverse gerathen. Erstere wollte die Triester Garnison je nach ihrem Gutdünken als Besatzung der Fregatten oder als Garnison in der Hafenstadt verwenden. In dieser

---

[1]) Zu Maria Theresia's Zeit war es auch im Landheere üblich, den Soldaten im Frieden zu gestatten, sich zur Verbesserung ihrer Subsistenz bei den Landesbewohnern als Arbeiter zu verdingen.

[2]) Diese Gegenäusserung findet ihre Erklärung in den damaligen Verhältnissen des Marinewesens überhaupt. Bei den fortwährenden grossen Seekriegen auf allen Meeren des Erdballes, hatte sich das Matrosenwesen zunftmässig entwickelt. Geübte Seeleute tummelten sich in allen Hafenstädten zahlreich herum; theils erwartend, auf einem Schiffe Unterkommen zu finden, theils um auf fremdem Gebiete sich der eingegangenen oder aufgezwungenen Verbindlichkeit zu entziehen. Und eine Folge dieser Zustände war das in der Mitte des XVIII. Jahrhunderts in voller Blüthe gestandene „Pressen der Matrosen“. Sowohl die Intendanza, als auch der Marine-Kommandant hatten diesen Modus zur Aufbringung der Matrosen im Auge, denn nach mehreren Dezennien noch beantragte das Triester Gouvernement „das Pressen der Matrosen“. (Siehe Abschnitt XI.)

befand sich aber zur Zeit blos das Garnisons-Bataillon Buttler auf dem Friedensfusse.[1])

Abgesehen davon, dass 120 Mann für den abwechselnden Dienst auf den Fregatten und in Triest nicht genügten, sondern mindestens die gleiche Zahl zur Ablösung, d. i. 240 Mann verfügbar sein mussten, konnte die oberste Militärbehörde unbedingt nicht gestatten, dass ein, wenn auch minimaler Theil des stehenden Heeres der Merkantilbehörde förmlich übergeben werde.[2]) Nun sollte ein eigenes Marine-Bataillon den Ausweg darbieten. In dieser Beziehung geschahen verschiedene Vorschläge. Bemerkenswerth ist nur jener, welcher auf Verwendung der Militärgrenzer abzielte. Das General-Kommando in Karlstadt sollte angewiesen werden, die nöthige Mannschaft „nicht blos für die beiden Fregatten, sondern auch für die im Falle der Noth zu armirenden Kauffahrteischiffe herzugeben". Eine plötzliche Heranziehung von Landmilizen aus entfernten Orten liess sich aber mit der nur provisorisch eintretenden Nothwendigkeit des Dienstes auf den Schiffen niemals in richtigen Einklang bringen. Auch war es unerlässlich, jederzeit die nämliche Mannschaft einzuschiffen. Selbe musste sich ja daran gewöhnen, nicht nur die See zu ertragen, sondern auch bei Sturm und Gefahr dem Fahrzeuge Hilfe leisten zu können.[3])

Alle diese Anträge, an und für sich unausführbar, hatten schon aus dem Grunde keine Aussicht durchzudringen, weil die Mercantilbehörde consequent die Ingerenz des Hofkriegsrathes in allen Angelegenheiten der Kriegsmarine völlig auszuschliessen trachtete. Sie sprach dies auch ganz unverblümt aus: „Seeküsten unter einer Militärverfassung stehen zu lassen, scheint dem Endzweck ebenso widrig zu sein, als es in der That allerseits auch für die schon zu Zengg und Carlopago gemachte Kommerzial-Einrichtung beschwerlich und anstössig befunden wird".[4]) Der Staatsrath stellte dem Bestreben des Kommerzienrathes und der

---

[1]) War mit 1000 Mann normirt; eine Kompagnie dieses Bataillons stand zwischen Zengg und Carlopago vertheilt, und zwei Kompagnien befanden sich zu Fiume. (Registratur des Reichs-Kriegs-Ministeriums.)

[2]) Registratur des Reichs-Kriegs-Ministeriums, Konvolut 176, 1768.

[3]) Es wurde geltend gemacht: 1. dass eine Schulung der Grenzer zur See auch den Fluss-Armements zu gute kommen würde, und 2. den armen Grenzern, nachdem die vormalige Devastation der Waldungen eingestellt worden sei, Mittel zur Subsistenz zu bieten. (Hofkammer-Archiv F. 5218, Kommerz.)

[4]) Gutachten der Finanzstelle und des Hofkommerzien-Rathes. (Hofkammer-Archiv, Kommerz.)

Intendanza: in den Kriegsmarine-Angelegenheiten völlig freie Hand zu behalten — den Ausspruch entgegen, dass „es als ein unwidersprechlicher Satz anzunehmen sei“: unter solchen Verhältnissen werde „die vorhabende Errichtung einer Marine kaum zu Stande kommen, wenn sie nicht von dem ihr eigenen Militärgeiste belebt und beherrscht wird“. Zum Schlusse ist in dem sehr detaillirt gehaltenen Aktenstücke bemerkt, „.....man hält sich also verpflichtet, nicht nur den Anträgen des Hofkriegsrathes beizutreten, sondern auch ausdrücklich zu der Vereinigung des See-Kriegswesens mit dem übrigen Militari einzurathen“.[1]) Sehr treffend wurde bemerkt, dass ebenso wie das Landheer zum Schutze der Provinzen und Länder eingeführt worden, auch die Kriegsmarine zum Schutze des erbländischen See-, und Küstengebietes errichtet werden müsste“.

Bei der beharrlichen Ablehnung des militärischen Einflusses wollte man insoferne ein Compromiss zu Stande bringen, als die Kriegsmarine de facto dem Ressort des Hofkriegsrathes einverleibt und der Merkantilbehörde blos das Dispositionsrecht über die Fregatten eingeräumt werden sollte. Dadurch glaubte man „den absichtsmässigen Nexus zwischen dem Militär und Civil zur Beschützung des Publici gegen auswärtige Gewalt und innerliche Unruhen am sichersten herzustellen“. Aber auch dieser Antrag musste verworfen werden. Im Frieden mochte es allenfalls angehen, aus Ersparungsrücksichten dem Präsidenten der Intendanza das Recht einzuräumen, dem Kommandanten der kleinen Garnison und selbst dem Capitain der Kriegsschiffe über die erforderlichen Dientsleistungen Direktiven zu ertheilen. Ein anderes war es aber im Kriegsfalle, wo die Aktion unbedingt von militärischer Seite angeordnet und geleitet werden musste. Der Malteser-Ritter, als Glied einer Kriegsmarine, sträubte sich darum mit Recht „gegen die Abhängigkeit von der Intendanza und deren Präsidenten“ worauf diese den Vorwurf erhoben, Maussée wolle „gleichsam einen Status im statu“ schaffen.

Da keine der Stellen einen Fonds ausfindig zu machen wusste, befahl die Kaiserin, dass die „Unterhaltungskosten der Marine per 150.000 Gulden derart aufzubringen seien, dass jährlich „aus der General-Kassa 100.000 Gulden und die noch fehlenden 50.000 Gulden aus dem Pottaschen-Aufschlag zu fliessen haben.[2]) Gegen einen solchen

---

[1]) Registratur des Reichs-Kriegs-Ministeriums, Sessions-Protokoll Nr. 176, Juli 1768, Konvolut Nr. 359.

[2]) Registratur des Reichs-Kriegs-Ministeriums Nr. 359, 1768.

Aufwand remonstrirte nicht blos der Kommerzienrath, sondern auch die Hofkammer. Letztere beanspruchte die Controle über die Marine-Gelder und dadurch entstand eine neue Controverse mit der Merkantil-Behörde. Der Inhalt der diesbezüglich zahlreich vorhandenen Schriftstücke, in denen jede der Parteien die triftigsten Argumente vorgebracht zu haben glaubte, zeigt zur Evidenz, dass gerade in dem entscheidenden Momente die Lösung der Kriegsmarinefrage sich in chaotischer Verwirrung befand. Es darf darum nicht befremden, dass die Kaiserin zu Entschlüssen gedrängt wurde, die bei weniger Hartnäckigkeit der Parteien sicherlich nicht gefasst worden wären.

Die folgende Darstellung der Thatsachen zeigt, dass der Competenzstreit ein heftiger wurde.

Zweifellos hatte der Malteser-Ordensritter Personen und Thatsachen in unverblümter Weise auch dem Hofe gegenüber scharf getadelt; Maria Theresia bemerkte nämlich gegen den Staats-Kanzler, dass Maussée's Schriftstücke „mit übertriebener Lebhaftigkeit und in sehr unanständigen Ausdrücken verfasst" seien. Es sollten ihm Vorstellungen gemacht werden, „sich in Zukunft aller Personal-Anzüglichkeiten um so gewisser zu enthalten, als sonst eine ausgiebige Remedur in allem Ernst angetragen werden müsste".[1]) Graf Kaunitz war aber durchaus nicht derselben Meinung, er zollte Maussée sogar volle Anerkennung, indem er die Kaiserin bat, jede Rüge zu unterlassen, weil „die eingeflossenen spitzigen Bemerkungen lediglich von Maussée's Diensteifer herzurühren" scheinen und „es für Ihre Majestät allerdings erwünschter" sei „dass der Dienst mit etwas zu viel Hitze, als mit einer kalten, unmuthigen Lauheit" betrieben werde.[2]) Da sich der Malteser-Ritter auch gegen die von der Kommerzial-Behörde beantragten Restrictionen in der Dotirung aufgelehnt hatte, wurde er auch in dieser Hinsicht vom Staatskanzler in Schutz genommen, welcher im Staatsrathe unumwunden erklärte: „diesen so geschickten und eifrigen Mann durch eine Gattung von kleiner Ersparung gleich anfangs missmuthig und im Dienste lau zu machen, sehe ich für eine derjenigen Wirthschaften an, die bei den Stellen leider nur noch allzugewöhnlich sind, und wovon eine einzige im Grossen weit mehr schaden kann, als deren zwanzig im Kleinen nichts nützen".[3]) Solche

---

[1]) Handschreiben vom 28. April 1768, Kabinets-Archiv, Staatsrath 1768.

[2]) Haus-, Hof- und Staats-Archiv, Vortrag des Staats-Kanzlers vom 2. Juni 1768, Staatsräthliche Akten.

[3]) Haus-, Hof- und Staats-Archiv, Staatsrath vom 2. Juni 1768.

Sprache musste der Mann führen, welcher nur zu wohl begriff, welche Interessen für den Gesammtstaat Oesterreich im Seegebiete lagen. Sein Blick reichte eben weiter, als bis an die Adria, und er wusste, dass in allen Theilen des Erdballes das Kriegsschiff jenen Staat zu repräsentiren habe, dessen Flagge es führt. Würde der Hof-Kommerzienrath, der Triester Intendanza gar nicht zu erwähnen, und ebenso die Rechenkammer nur zum geringsten Theile zu den Anschauungen des Staatskanzlers sich emporgehoben haben, so wäre dem Staate Oesterreich manche Demüthigung erspart und grosser, leicht möglicher Gewinn nicht verloren worden.

Um den Schlüssel für Maria Theresia's fernere Haltung in der Kriegsmarinefrage und ein völlig objektives Urtheil zu gewinnen, ist es nöthig, die Strömungen, welche sich geltend machten, einigermassen zu beleuchten. Die eine derselben, durch den Hofkriegsrath, den Grafen Kaunitz und andere hervorragende Staatsmänner verursacht, hatte den grossen Kalkul im Staatshaushalte zum Ziele. In der Gegenströmung befand sich die Merkantil- und Kameralbehörde. Letztere waren naturgemäss Anhänger des damals in Europa herrschenden „Merkantil-Systemes." Nach diesem bestand der National-Reichthum lediglich, oder doch vorwiegend in der Grösse des Metallschatzes. Darum glaubte das Kamerale solche Einleitungen treffen zu müssen, dass stets mehr Erzeugnisse der Erblande aus-, als Waaren des Auslandes eingeführt würden, weil das Mehr der Ausfuhr vermeintlich den Zufluss des Metallschatzes allein involvirte.[1]) Die Theorie des Merkantil-Systems war aber eine irrige, weil der Volkswohlstand durch Bildung, Fleiss, Geschicklichkeit und Sparsamkeit der Bevölkerung, durch Ausnützung und Verwerthung der Naturkräfte und durch viele andere ähnliche Faktoren am meisten gehoben wird, wenngleich eine gewisse Menge von Edelmetall mit einen Faktor bildet.

Dass Maria Theresia gerade die mächtigsten Hebel zur Begründung des wahren Volkswohles an richtiger Stelle anzusetzen wusste, davon geben nicht nur die Archive, sondern auch das heutige Oesterreich das beredteste Zeugniss.

Wie im VI. Abschnitte nachgewiesen, war der erbländische Seehandel nach den damals geltenden Theoremen „ein Verlusthandel", d. h. die Einfuhr überstieg die Ausfuhr um ein bedeutendes. Das Kamerale,

[1]) Diese irrige Annahme wurde durch den Umstand veranlasst, dass man in den Ländern, welche nach Amerika's Entdeckung und nach Auffindung des direkten Seeweges nach Ostindien schnell reich geworden, die Höhe des Volkswohlstandes nach dem Gold- und Silberzuflusse aus den fremden Ländern taxirte.

eben nach dem Merkantil-Systeme urtheilend, glaubte einer solchen Schädigung des Nationalvermögens entgegenarbeiten zu müssen. Dem schloss sich der Hofkommerzienrath um so williger an, als Errichtung und Erhaltung einer Kriegsmarine Summen beanspruchte, für welche selbst annähernd keine Deckung zu finden war.

Vermochte die Kaiserin schon von vornherein keine entschiedene Position einzunehmen, so war es ihr schliesslich unmöglich, dem Andrängen des Kamerale Widerstand zu leisten. Schon der Kompetenzstreit, welchem Ressort die Kriegsmarine angehöre, hatte des Unerquicklichen für Maria Theresia nur zu viel. Dazu kam noch die Sorge, dass sie einen Schritt zu thun im Begriffe stehe, welcher das Erbreich finanziell arg schädigen könne, und darum fasste sie die Resolution: „da die Schiffsbesatzung lediglich die Kommerzial-Schifffahrt zu unterstützen hat, so hat selbe von der Militär-Jurisdiktion exemt zu bleiben, und in Allem der Intendanza zu Triest zu unterstehen." [1])

Natürlich musste dieser Machtspruch eine arge Verstimmung der Gegenpartei hervorrufen, und Graf Kaunitz bemerkte, dass der Hofkriegsrath jede bedingte oder vom Kommerzienrath beeinflusste Uebernahme von Agenden der Kriegsmarine entschieden abgelehnt habe.[2])

Um aus dem Dilemma zu kommen, forderte die Kaiserin ein Gutachten „gegen das in Ansehung der Barbaresken zu fassenden Systems." Die diesbezüglichen breiten Auseinandersetzungen lassen sich im folgenden kurz subsumiren: „die Handelschaft von Triest" habe „durch den Friedensbruch von Seite der Barbaresken nichts gelitten" ... „die Seeschiffahrt aber" sei „beinahe gänzlich verfallen, mithin dieses Uebel schon geschehen" ... „dermalen" käme „es nur auf die Beschützung der Seestädte an, wozu die beiden Fregatten undiensam sein dürften. Wollte man aber die Navigation wieder in Aufnahme bringen, so müsste Oesterreich entweder eine Seemacht, als welche England, Frankreich und Holland besitzen, aufbringen, oder schwerer Tribut den Barbaresken bezahlt werden." Beides erklärte die Merkantilbehörde als unbedingt unmöglich und wies dabei auf jene enormen Auslagen hin, welche der Republik Venedig durch ihre Bestrebungen bei Aufrechthaltung ihrer navalen Streitmittel erwachsen, ohne dadurch eine Machtstellung auf dem Meere einzunehmen.[3]) Der Chevalier Maussée habe „Pläne, welche weder den

[1]) Kabinets-Archiv, Staatsrath 1768.

[2]) Haus-, Hof- und Staats-Archiv, Bericht des Staats-Kanzlers, Staatsräthliche Akten 1768.

[3]) Registratur des Reichs-Kriegs-Ministeriums Nr. 622.

dermaligen Umständen, noch dem danach gerichteten Absehen angemessen" wären. Er wolle die Fregatten beständig armirt und einige Jahre in Kurs haben, „folglich dasjenige thun, was kaum Schiffe wagen, die mit ganzen Escadres unterstützt werden können". Dies lag aber viel weniger, als die allmälige Vermehrung der österreichischen Kriegsschiffe in seinem Plane; denn ein denkender Mensch konnte unmöglich einen Torso wollen. Und gerade diese Absicht war es, welche die Merkantilbehörde mit allen ihr zu Gebote stehenden Mitteln bekämpfte.

Zur selben Zeit machte ein gewisser Vanini den Vorschlag, „dass entweder die fertigen Schiffe mit grossem Gewinn an die Venetianer oder an eine andere Seemacht verkauft und von dem Gelde sogleich neue Fregatten gebaut und mit dem Gewinne die Armirung bestritten werden solle, oder die fertigen Fregatten „zum Transport der Waaren nach Smyrna und Cadix entweder durch eine eigene Entreprise" zu verwenden „oder den Triester Kaufleuten zu überlassen und im Kriegsfalle zurückzufordern." [1]) Letzteres wäre die Imitation der venetianischen Navi atte al combattimento gewesen und darum lehnte man den Antrag ab.

Schliesslich berührte der Hofkommerzienrath eine Saite, welche in dem Herzen der Kaiserin Wiederhall finden musste. Es wurde nämlich in Vorschlag gebracht, die Marineangelegenheit „dem toscanischen Minister" mit dem Ersuchen mitzutheilen, solche „gegen das dortige System der Armirung halten zu lassen". [2]) So nebenbei erwähnte die Merkantilbehörde, „es könnte ein Anwurf wegen des grossherzoglicherseits genommenen oder noch zu nehmenden Systemes in Ansehung der Barbaresken gemacht und der Vorschlag, wie weit zu dessen Ausführung diesseits beizutreten, abverlangt werden". Darauf hin resolvirte die Kaiserin, dass „die ganze Sache mit des Grossherzogs Liebden [3]) näher zu überlegen" sei. [4])

---

[1]) Kabinets-Archiv, Staatsrath 1768.

[2]) Registratur des Reichs-Kriegs-Ministeriums.

[3]) Mit dem Grossherzoge Johann Gasto, † 1737, erlosch der mediceische Herrscherstamm in Toscana. Die Anwartschaft auf dieses Land wurde noch bei seinen Lebzeiten erst dem spanischen Infanten Don Carlos und dann dem Herzoge von Lothringen zugesprochen, wofür der letztere sein Herzogthum zu Gunsten des entthronten polnischen Königs Stanislaus Lescynski an Frankreich überliess. Maria Theresia's Gemal, 1745 zum römischen Kaiser erwählt († 1765), trat als Franz I. das Grossherzogthum Toscana seinem nach Joseph geborenen Sohne Peter Leopold ab, welcher in anerkannt musterhafter Weise sein Land regierte.

[4]) Resolution vom 4. August 1768, Haus-, Hof- und Staats-Archiv, staatsräthliche Akten.

Es ist eine alte, aus der Erfahrung gezogene und durch sie wiederholt bestätigte Bemerkung, dass der gewöhnliche Gang der Dinge durch jene Art von unvermutheten Erfolgen, die man in Ermanglung einer deutlichen Erklärung dem Glücke oder Unglücke beizumessen gewohnt ist, zuweilen dergestalt gehemmt oder beschleunigt wird, dass in jenem Falle ein oder mehrere Menschenalter erfordert werden, eine nothwendige Institution ins Leben zu rufen, während, wenn das Glück will, ein einziges Jahr hinreicht. Leider war das ungünstige Gestirn in der Kriegsmarinefrage das mächtigere.

Zwei gewaltige Gefühle beherrschten den endgiltigen Entschluss Maria Theresia's. Als Herrscherin in einem von der Natur gesegneten Reiche, zu dessen Wohlstand sie selbst das Fundament gelegt, schreckte sie vor dem Gedanken zurück, selber an dem Werke zu rütteln, das sie so mühevoll aufgebaut. Den Erblanden in ihrer Gesammtheit, denen das Seehandelswesen nach den Anschauungen der Hofkammer nur materielle Opfer kostete,[1]) sollte auch die Erhaltung einer immerhin kostspieligen Kriegsmarine aufgebürdet werden, ohne dass sich selbst in der ferneren Zukunft eine Erleichterung absehen liess. Freudig erfasste sie darum den Fingerzeig bezüglich Toscana. Und in dieser Beziehung drängte Mutterliebe die Erwägungen der Regentin in den Hintergrund. Was aber die Mutter wünschte und hoffte, konnte und durfte der Sohn als Oberhaupt eines selbstständigen Staates nicht gewähren. Grossherzog Leopold von Toscana befolgte die Staatsraison und darum kann ihn ebensowenig als seine erlauchte Mutter über jene Transaktion ein Tadel treffen, die für Oesterreich so ungünstige Folgen hatte.

Die Transaktion mit dem Grossherzoge von Toscana.

Obschon die Kaiserin ihre Entschlüsse gefasst hatte, unterliessen es die einsichtsvollen Räthe der Krone dennoch nicht, eindringlichst vorzustellen, „der erbländische Seehandel" sei „bereits zu solcher Aufnahme gekommen, dass dessen Sicherheit, besonders der Stadt Triest, von der Seeseite die grösste Aufmerksamkeit verdienten. Im Falle eines zukünftigen in Europa sich ereignenden Krieges" würde „das Littorale allezeit feindlichen Insulten ausgesetzt sein, die in Ermanglung eines eigenen Schiffsarmements, ungehindert auch nur durch ein einziges bewaffnetes Schiff ausgeübt werden könnten" und die nächstfolgenden

[1]) Siehe Abschnitt VI.

Abschnitte zeigen, wie wohl begründet diese Mahnungen waren. Ferner wurde bemerkt, dass „keine europäische Macht, die nur mit einiger Seeküste versehen, sich von allem See-Armement entblösst fände". Es seien „wenigstens einige bewaffnete Schiffe nach eigenen Kräften (den Staatsmitteln entsprechend) beizubehalten", wolle man nicht gänzlich „die Navigation in Frage stellen".[1]) Die Kaiserin beharrte aber bei ihrem Entschlusse „wegen Kosten und Schwierigkeiten das See-Armement aufzugeben und die beiden Fregatten baldmöglichst zu verkaufen". Kaiser Joseph[2]) war zweifellos bemüht, seine Mutter von einem solchen Gedanken abzubringen. Er erliess an den Staats- und Konferenzminister Georg Adam Grafen von Starhemberg wiederholt Handbillets, in der Kriegsmarine-Angelegenheit Berathungen zu pflegen, und noch vom Dezember 1769 liegt eine Resolution vor, den Schlusssatz enthaltend: „aus mehr wichtigen Betrachtungen habe ich beschlossen, die beiden Fregatten fortan beizubehalten".[3])

Was im intimen Kreise der kaiserlichen Familie vorging, lässt sich wegen Mangel an positiven Daten nicht klarstellen; ausser Zweifel steht aber die Thatsache, dass der Grossherzog von Toscana die beiden Fregatten als Eigenthum übernahm und sich dafür zu einer minimen Gegenleistung herbeiliess. Das Uebereinkommen, von Maria Theresia vermuthlich schon 1769 getroffen, war zu Beginn 1770 in Wirksamkeit.[4])

Keinesfalls hatte diese Transaktion für die kaiserlichen Erblande Vortheile. Abgesehen davon, dass der Grossstaat Oesterreich sich in maritimer Beziehung unter den Schutz des kleinen Toscana stellte, musste er den zweifelhaften Liebesdienst noch sehr theuer bezahlen. Der Grossherzog hatte nämlich die Bedingung gestellt, die beiden Fregatten in die toscanische Marine nur vollkommen ausgerüstet und seetüchtig übernehmen zu wollen. Ferner wurde gefordert, dass die Bemannung für die beiden Kriegsschiffe im österreichischen Littorale ausgehoben werden dürfe. Fraglich blieb nur, ob die Werbung „den toscanischen Offiziers unmittelbar überlassen oder dieses selbst besorgt und selbige Mannschaft dahin abgegeben werden sollte".[5]) Ausserdem verpflichtete sich Oester-

---

[1]) Kabinets-Archiv, Vortrag vom 15. Jänner 1769. Staatsrath.

[2]) War seit 1765 deutscher Kaiser und Mitregent Maria Theresia's, hatte aber vorwiegend nur die rein militärischen Angelegenheiten zu beeinflussen.

[3]) Kabinets-Archiv, Staatsrath 1769.

[4]) Haus-, Hof- und Staats-Archiv, Vortrag des Grafen Kaunitz vom 8. Mai 1769, staatsräthliche Akten.

[5]) Haus-, Hof- und Staats-Archiv, Toscanica 1770.

reich für die Dauer des erst näher zu formulirenden Kontraktes, an Toscana jährlich 116.000 fl. für den von letzterem gewährten Schutz zu bezahlen.[1]) Dies war aber für den Staatsschatz ein um so empfindlicheres Opfer, als der „am 1. November 1764 angeordnete und 1769 völlig beendete Bau der Fregatten allein 219.768 fl. absorbirt hatte.[2]) Allerdings war in der jährlich zu leistenden Zahlung die „Beköstigung von sechs österreichischen Gardes-Marine“ (Marine-Kadeten) inbegriffen. Letztere sollten in der „nautischen Schule zu Livorno“ für den Seedienst ausgebildet werden.

Schon im Mai 1770 waren toscanische Seeoffiziere „zu Lande nach Triest gereist, um die beiden Fregatten abzuholen“ und darum erschien die Erledigung der Werbungsfrage äusserst dringend. Graf Rosenberg befürwortete, den Toscanern die Werbung zu überlassen. Diese hatte aber schlechten Erfolg, denn es konnten „nicht mehr als 107 Bootsknechte, worunter 34 verheirathet, und zum Kriegsdienste zur See blos 17 junge Bursche“ aufgebracht werden, obschon der Hofkriegsrath genehmigt hatte, Leute anzuwerben, denen die Kriegspflicht im kaiserlichen Heere oblag.[3])

Bei dem Uebergabsakte der beiden Fregatten traten Mängel zu Tage, welche die Berichte des Hofkommerzienrathes in dem zweideutigsten Lichte erscheinen liessen. Diese Behörde hatte nämlich schon 1768 der Kaiserin die Versicherung gegeben, dass die beiden in ihrem Ressort erbauten Fregatten „den Beifall aller Kunstverständigen in dem Masse erhalten“, welcher berechtige, „in Ansehung des Schiffbaues“ die Fahrzeuge als Muster gelten zu lassen.[4]) Nun befahl aber Maria Theresia 1771: Zur Behebung der Mängel an denselben „dem dermalen in Triest sich aufhaltenden toscanischen Marine-Kommandanten Acton unverzüglich 7512 fl. auszufolgen“,[5]) da nach der „Vorstellung des Chevalier Acton vieles abgängig und in schlechtem Stand“ sei. Gleichzeitig kam an den Grafen Chotek das Handbillet: . . . . . „da vorkommt, dass der Preis des Eisens und Segeltuches in Triest höher als in Livorno stehe, dann anderseits, dass die Mastbäume, Geschützlaffeten und selbst

---

[1]) Haus-, Hof- und Staats-Archiv, Konvolut 365, 1772.

[2]) Kabinets-Archiv, Staatsrath 1769.

[3]) Vortrag des Staats-Kanzlers vom 9. August 1770, Haus-, Hof- und Staats-Archiv.

[4]) Registratur des Reichs-Kriegs-Ministeriums, Vortrag vom 4. August 1768, Nr. 622.

[5]) Kabinets-Archiv, Staatsrath 1771.

die Brücken oder Decken der Fregatten mangelhaft gewesen, so hat der Kommerzienrath die Ursachen dieser Theuerung, nebst den Mitteln, wie solcher abzuhelfen, untersuchen zu lassen, auch das Behörige vorzukehren, damit künftig bei dem Schiffbau die angezeichneten Mängel vermieden werden".[1])

Die beiden Fregatten, von toscanischen Seeoffizieren befehligt, waren schon „am 27. Juli 1770 von Porto Ré aus unter Segel" gegangen, nachdem Oesterreich vorerst an den Grossherzog „20.000 fl. zur Ausrüstung" bezahlt hatte.[2]) Bald danach, d. i. „am 9. August" fand „eine Zusammentretung zwischen dem Grafen Auersperg, Präsidenten der Intendanza, und den beiden toscanischen Schiffs-Kapitäns Acton und Guillichini" statt, „um die Details des Vertrages zu Protokoll" zu bringen.[3]) Wegen des von Toscana zu leistenden Schutzes kamen die Kontrahirenden überein, dass „eine von den fünf bewaffneten Fregatten", welche Toscana nach Uebernahme der beiden österreichischen besass, „stets im Adriatischen Meere sich aufhalten und nahe an der diesseitigen (erbländischen) Küste kreuzen solle".[4])

Capitaine Chevalier Guillichini war demgemäss mit der Fregatte „l'Etruria" am 5. April 1771 im Triester Hafen eingelaufen, um allda durch acht Monate zum Allerhöchsten Dienst in Bereitschaft zu stehen.[5]) Dieses Kriegsschiff konnte zu keiner besonderen Leistung kommen, da die Verhältnisse sich im erbländischen Küstengebiete völlig friedlich anliessen. Die einzige Action desselben bestand darin, dass es bestimmt wurde, das von einem Privaten in Porto Ré arbaute Schiff, der „Heinrich" nach Cadix zu convoyiren, um dasselbe dort zu veräussern. Nun forderte der toscanische Capitaine von Oesterreich die besondere Vergütung der Reisekosten, und darum wollte der Kommerzienrath die Expedition rückgängig machen. Die Contre-Ordre kam aber zu spät, denn beide Schiffe waren im Dezember 1771 bereits unter Segel.

---

[1]) Haus-, Hof- und Staats-Archiv, Handbillet vom 9. August 1771, staatsräthliche Akten.

[2]) In dieser Summe waren selbstverständlich die 7512 fl. nicht inbegriffen, da selbe für die an den Fregatten entdeckten Gebrechen nachträglich gefordert wurden.

[3]) Haus-, Hof- und Staats-Archiv, Vortrag des Grafen Chotek.

[4]) Das Wesentlichste des Vertrages mit Toscana ist in Vorstehendem völlig erschöpft, denn die zahlreichen Details der Verhandlungen enthalten keine weiteren interessanten oder wichtigen Momente.

[5]) Bericht des Grafen Heinrich von Auersperg vom 14. April 1771, Haus-, Hof- und Staats-Archiv.

Maria Theresia und mit ihr selbst die Gegner des Staatskanzlers fühlten endlich die völlige Unhaltbarkeit eines solchen Verhältnisses zu dem Grossherzogthume Toscana. Zu Beginn 1772 bemerkte die Kaiserin, „dass es gut wäre, die an diesen Staat wegen der beiden Fregatten jährlich abzugebenden 116.000 Gulden ersparen zu können, wie auch dieses Jahr ein Schiff von dort in dem Golfe nicht benöthigt sein" werde.[1]) Daraufhin beeilte sich Graf Kaunitz, die Aufkündigung des Kontraktes derart einzuleiten, dass „die Gemeinschaft mit 25. März 1772" endigte.[2]) Auch die sechs Seekadeten sollten sogleich aus der nautischen Schule zu Livorno abberufen werden, doch wollte die Kaiserin, dass zwei derselben, Graf Thurn und Baron Galler vorläufig bis zum Jahre 1773 zurückblieben.[3]) Nachträglich erhielten „die sechs innerösterreichischen Cavaliers", welche in Livorno waren, „Kadetenstellen bei den Regimentern mit monatlich 10 fl. Zulage".[4])

Was schliesslich den zum k. k. Marine-Kommandanten und General ernannten Malteser-Ritter Maussée betrifft, liegen keine positiven Daten vor, ob und wann derselbe seine Stellung aufgab. In einem einzigen Aktenstücke geschieht nur so nebenbei Erwähnung, dass der Chevalier plötzlich das Littorale verlassen habe. Es lässt sich mit gutem Grunde annehmen, Maussée sei in jenem Zeitpunkte nach Malta zurückgekehrt, in welchem die Kaiserin das Kriegsmarinewesen völlig der Triester Intendanza unterordnete.

---

[1]) Haus-, Hof- und Staats-Archiv, Toscanica 1772, Nr. 365.

[2]) Haus-, Hof- und Staats-Archiv, Konvolut 98, 1772, staatsräthliche Akten.

[3]) Für die Beköstigung der sechs Seekadeten vom Jänner bis 25. März 1772 forderte Toscana 2180 fl., Haus- Hof- und Staats-Archiv.

[4]) Hofkammer-Archiv F. 5365, Konvolut 8, ex Martio 1776.

VI.

Das Seegebiet während des letzten Dezenniums unter Maria Theresia's Regierung. 1770—1780.

In der physischen wie in der moralischen Welt gibt es keine sprungweise Entwicklung, denn jeder folgende Zustand des Gesammt- wie des Einzelwesens liegt eingehüllt und vorbereitet in dem Vorhergehenden. Mit einem Aufwande an blendenden Argumenten wurde die Absicht der Regierung zur Gründung einer navalen Streitmacht vereitelt und in Folge dessen musste ein Stillstand, ja ein Rückschritt im Seewesen eintreten. Konnte oder wollte die Kaiserin die von einer Partei im Staate gezogene Schranke nicht durchbrechen, so hatte sie es doch nicht verabsäumt, die für das Reich so wichtigen Quellen der materiellen Wohlfahrt nach Kräften in Fluss zu bringen. Durch Ermunterung des Gewerbefleisses und grössere ihm eingeräumte Freiheiten, durch Herstellung gleichen Masses und Gewichtes, durch Anbahnung eines ungehemmteren Verkehres zwischen den einzelnen Ländern und Provinzen, endlich durch Entfesselung des Bodens von drückenden Lasten unter Joseph II. Regierung wurde allmälig der Weg zu einheimischer Industrie und zu regerem Handelsverkehre gebahnt.

All' dies musste die kulturelle Entwicklung der Erblande fördern, ungeachtet mancher lokaler Rückstauungen. Als ein solcher muss auch der Stillstand im Seewesen gelten, welcher in manch' wichtigen Beziehungen von Nachtheil, aber nicht so mächtig war, dass er die Kraftäusserung des Gesammtreiches hätte lähmen können. Dieses musste sich bei der unausgesetzten Sorge der Kaiserin, so wie in geistiger auch in materieller Beziehung stetig fortentwickeln, denn Schule, Gewerbefleiss, Industrie etc. etc. hatten in dem Herrscherhause den sichersten Hort gefunden.

Wenn die äusserst langsame und dabei mangelhafte Entwicklung des erbländischen Seewesens, im Vereine mit der egoistischen Aus-

nützung des Triester Welthandels auf die übrigen Länder der österreichischen Krone nur ganz unwesentlich zurückzuwirken vermochte, so ist dies lediglich der von Maria Theresia mit so klugem Verständnisse wach gerufenen Gewerbe- und Handelsthätigkeit zu verdanken. Der bedeutende Umfang des Reiches und die Verschiedenheit der Erzeugnisse und Bedürfnisse in den einzelnen Ländern musste schon den Innenhandel zum Aufschwunge bringen, auch gab es der Wege nach Aussen mehrere, unter denen die Elbe von besonderer Bedeutung war. Und eben jene, im III. Abschnitte berührte voraussehende Handelspolitik der Kaiserin wehrte den Erblanden die völlige Unabhängigkeit vom Triester Gebiete.

Nach dem Verzichte auf navale Streitmittel war die Kaiserin um so mehr bestrebt, vornehmlich in Triest alle jene Institutionen ins Leben zu rufen und zu kräftigen, welche in Seeplätzen vorhanden sein müssen, um den merkantilen Verkehr mit fremden Ländern zu fördern. Die Austrocknung der Salinen nächst der alten Stadt, an deren Stelle die Theresienstadt erbaut wurde, die kostspielige Erbauung eines Molo zur Sicherheit der Schiffe; die Anlage eines neuen Kanales; die Herstellung eines „Lazzaretto netto“ für Schiffe, welche aus in Gesundheitsrücksichten zweifelhaften Gegenden kamen, und eines „Lazzaretto sporco“ für die aus verseuchten Ländern eingetroffenen Seefahrer;[1]) endlich die Gründung einer Börse, zweier Assekuranz-Kompagnien u. s. w. u. s. w., sind Monumente, welche Maria Theresia's unvergänglichen Ruhm deutlicher verkünden, als ein Standbild von Erz.

---

[1]) Als man nach Vorlage der Projekte zum Lazarethbau rasch daran Hand anlegen wollte, machte die Kaiserin Gegenbemerkungen, welche nicht allen Parteien genehm waren. In Folge dessen schrieb sie 1755: „Bei Unternehmung eines grossen und kostbaren Werkes ist unumgänglich nothwendig, dass Alles vorhero gründlich überlegt und in Richtigkeit gesetzt werde, dahero kann keine von meinen gemachten Bemerkungen für überflüssig angesehen werden.“ Auch hatte zu jener Zeit Van Swieten bemerkt, dass dem Hafen-Sanitätswesen „mit einem Lazzaretto sporco nicht gedient“ und ein zweites „Lazzaretto netto“ errichtet werden müsse. In dem Hofkammer-Archive F. 136, Litorale 1755—1768, befinden sich die Vorschläge und musterhaft ausgeführten Pläne zum Lazarethbau, welche für den Marine-Techniker schon darum von Werth sind, weil verschiedene Meinungen sich wechselseitig bekämpften. Der Lazarethbau war 1769 vollendet und am 31. Juli sollte die Eröffnung stattfinden. Diesbezüglich ist erwähnenswerth, dass „die Republik Venedig die angenommene Publizirung von der Eröffnung des Lazzaretto sporco zu Triest durch die Zeitungsblätter verboten“ hatte. Hofkammer-Archiv F. 135, Nr. 45, Bericht an den Staatskanzler Grafen Kaunitz.

Wenn ungeachtet all' dessen Triest's Handel nicht zu jener Bedeutung gelangte, welche er schon im siebenten Dezennium des XVIII. Jahrhunderts hätte erreichen können, so lag die Ursache durchaus nicht in den Versäumnissen der Regierung, sondern lediglich nur in jener Gesellschaftsschichte, welche den damaligen Handelsstand repräsentirte. Obschon ein Eingehen in dieses Thema nicht zur Geschichte der k. k. Kriegsmarine gehört, muss doch ein Schlaglicht auf das interne Wesen des Triestiner Handels geworfen werden, weil nur dadurch Ursache und Wirkung klar vor Augen treten. Die folgenden Daten bilden auch eine Ergänzung dessen, was im Abschnitte über Oesterreichs Aussenhandel überhaupt und den Levantehandel insbesondere gesagt ist.

Um den Blick nach Aussen in merkantiler Beziehung zu schärfen, hatte die Kaiserin schon früher den Grafen Zinzendorf mit grossem Geldaufwande die Oesterreich im Westen umgebenden Länder bereisen lassen. Graf Kaunitz wies hingegen auf die „Beschwerlichkeiten, die Hindernisse und das Risico" bei „dem Handel nach der Türkei hin",[1]) bemerkend, der Orient ist für die Monarchie ein wichtiger Gegenstand der Politik, „weil mit der Zeit dort grosse politische und kommerzielle Vortheile" zu gewärtigen seien. Daraufhin wurden Experten unter verschiedenen Vorwänden nach den Ländern der Balkanhalbinsel entsendet, um Land und Leute näher kennen und würdigen zu lernen. Obschon in dem bezüglichen Aktenmateriale manch unfruchtbare Idee ausgesprochen erscheint, ist doch unzweifelhaft, dass unter den Referenten auch Männer mit hellem Geiste waren. Hervorragend muss die Leistung eines untergeordneten Beamten genannt werden, welcher sein Memoire mit den Worten schliesst: „ . . . der levantinische Handel wird so lange in den Händen der Griechen bleiben, als die deutschen und italienischen Kaufleute in Triest sich nicht der gleichen Sparsamkeit, Lokal- und Sprachkenntniss und persönlicher Wirksamkeit, wie die griechischen befleissigen werden."[2]) Dieser Ausspruch klingt scharf, ist aber nicht unberechtigt und nur insoferne abzuschwächen, als es kaum möglich gewesen wäre, die griechischen Handelsleute in ihren Praktiken zu überbieten.

Für die Staatsverwaltung (das Kamerale jener Zeit) war es nicht möglich, über das Ergebnissdes Triester Seehandels ins Klare zu kommen,

---

[1]) Kabinets-Archiv, Staatsrath, Akten-Konvolut vom Jahre 1784.

[2]) Kabinets-Archiv, Akten über das Kommerzwesen in der zweiten Hälfte des XVIII. Jahrhunderts. (Staatsrath.)

um danach den Nationalwohlstand beurtheilen zu können. In dem ausserordentlich umfangreichen Aktenmateriale der Hofkammer sind keine Ausweise zu finden, welche sich auf das pekuniäre Ergebniss des Seehandelswesens beziehen. Die folgenden Daten wurden jenen wenigen Piecen entnommen, die als Beilagen dem Staatsrathe von der Kommerzialbehörde vorgelegt wurden. Während Maria Theresia's Regierung dürfte kaum eine detaillirte Handelsbilanz von der Interdanza (später Gubernium) abgefordert worden sein. Unter Joseph II. Regierung geschah dies, aber ohne den gewünschten Erfolg, denn der erste, 1782, vorgelegte Bericht lautet: „In dem Seehafen Triest lässt sich ganz und gar keine Spekulation über die Handlungsbilanz anstellen." Die Ursache lag darin, dass die abverlangte Tabelle von dem „Hafenamts-Adjunkten Posar zusammengestellt" worden war. Dem Manne fehlten bei minutiösem Fleisse die Hauptbegriffe über das Handelswesen, und daher war sein Elaborat geeignet, eher Verwirrung als Klarheit hervorzubringen.[1]) Noch in dem nämlichen Jahre befahl der Kaiser „die Rubriken nach dem beiläufigen Kapitalswerthe der Waaren" auszufüllen, um sie bei „der Buchhalterei mit den Mauthregistern vergleichen zu können".[2]) Aber auch gegen diese Verfügung wurde im Staatsrathe bemerkt, dass selbst ein Vergleich mit den Zollregistern nicht zu verlässlichem Nachweise führe, „weil gar viele Waaren den Zoll in Triest nicht entrichten".[3]) Dass aber der Triester Seehandel in stetiger Zunahme begriffen war, geht daraus hervor, dass im Jahre 1789 ungeachtet des Krieges mit der Pforte (siehe diesen Abschnitt) die Einfuhr mit 20,627.525 fl., die Ausfuhr mit 16,226.030 fl. ausgewiesen ist.[4]) Ein wesentlicher Aufschwung bleibt unleugbar, denn nach den abgeforderten Bruttoausweisen der früheren Jahre rechnete man „den Kapitalswerth der Triester Ex- und Importation im Jahre 1752 auf ungefähr 4 Millionen; 1760 auf nahe an 6 Mil-

---

[1]) Unter der Rubrik „Commercio d' Economia" war Ein- und Ausfuhr zur See aufgenommen; bei den zur See eingeführten Waaren erscheint ein Werth von 9,310.689 fl., bei den zur See ausgeführten 4,042.186 fl. ausgewiesen, und unter „Prodotti di Germania" als Import wurde der Tabak angeführt, welcher von Fiume aus Ungarn kam.

[2]) Kabinets-Archiv, Staatsrath 1782.

[3]) Kabinets-Archiv, Staatsrath, Vortrag an den Kaiser 1782.

[4]) Ueber die Bedeutung Triest's zu jener Zeit gibt der Bericht des Hofrathes Sauer, als Ergebniss einer amtlichen Bereisung, verlässlichen Aufschluss: Im Triester Gebiete waren 1786 zwölf Orte (Ville) mit 5842 Seelen, in der Stadt Triest theils an ansässigen, theils an temporär dort verweilenden Personen 17.609 Seelen. Kabinets-Archiv, Staatsrath 1786.

lionen; 1764 auf 8 Millionen, und 1780 auf mehr als 15 Millionen Gulden". In dem bezüglichen Referate[1]) ist bemerkt, dass „dieser beträchtliche Zuwachs des Triester Handels- und Waarenzuges" nicht nur ohne allen Zwang erfolgt und hauptsächlich dem Umstande zu danken sei, dass die Regierung „seit mehreren Jahren beflissen gewesen, alle Monopolien und Zwangsverfügungen auf diesem Platze sorgfältigst auszurotten, hingegen alle möglichen Speculationen in die grösste Freiheit zu setzen und gleich zu begünstigen".

Die erzielten Vortheile beim Triester Seehandelswesen, so gross sie auch den Ziffern nach erscheinen, waren doch immer nur rein lokaler Natur, weil sie hauptsächlich dem in dem Seeplatze ansässigen oder dort operirenden Handelsstande zu Gute kamen. Dagegen traten im Seewesen Nachtheile zu Tage, die dem Gesammtreiche unbedingt schädlich sein mussten.

Schon „seit Jahren" gelangten Klagen „gegen das unregelmässige Betragen der Schiffskapitäns, Schiffsführer und Matrosen der Merkantil-Navigation des Littorales" an die Hofstelle.[2]) Namentlich 1773 wurde vorgebracht, dass es bei den Matrosen „an der schuldigen Subordination" gebreche, „die Navigation unter dem Vorwande übler Witterung" gehemmt werde, endlich dass „jede Ordnung und Polizeivorsicht" mangle, nach welcher sich „die diesseitigen Schiffskapitäns, Hafenmeister und k. k. Konsulen" richten könnten, „um den Schiffsführern, Offizialen und Matrosen ihre Pflichten zum Bewusstsein zu bringen".

In Folge der Beschwerden „über das unbändige Betragen des National-Schiffsvolkes" verfasste „Kommerzial-Hofrath Graf Zinzendorf" ein Memoire, welches aber als mangelhaft bezeichnet und über Antrag des Kommerzienrathes „der Justizstelle zur Begutachtung" vorgelegt wurde. Bemerkenswerth ist der Umstand, dass Zinzendorf im §. 9, Artikel 4, vorschrieb, „die Intendanza" habe „die Kapitäns und Piloten ad Professorem hydrographicum zur theoretischen und praktischen Anleitung" anzuweisen. Der Hof-Kommerzienrath drang aber darauf „diesen Passus aus dem Patente wegzulassen" und diese Angelegenheit völlig „der Intendanza" zu übertragen, welche „den Professori Mittel und Wege bestimmen" sollte „um der National-Navigation Dienste zu leisten".[3])

---

[1]) Hofkammer-Archiv F. 132, Vortrag vom 28. Februar 1782, Nr. 473.

[2]) Kabinets-Archiv, Staatsrath 1773.

[3]) Kabinets-Archiv, Staatsrath 1773.

Erst 1775 erschien zur Regelung der Rechtsverhältnisse im Seewesen das „Editto Politico di Marina", welches sowohl für die Schiffseigenthümer, als für die Schiffskapitäns etc. die Verbindlichkeiten festsetzte. Die Verlautbarung geschah nicht blos „in dem gesammten Litorale", sondern auch „bei den k. k. Consulen in auswärtigen Seehäfen". Nach einer späteren Verordnung musste beim Ansuchen von Flaggenpatenten „bei Gelegenheit der von den Schiffseigenthümern und Kapitänen abzulegenden Juramenten" das Editto vollinhaltlich vorgelesen werden.[1])

Ausser der Regelung des Navigationswesens überhaupt, wurde durch das Editto Politico di Marina auch ein Schadenersatz bei unverschuldeten Verlusten in Aussicht gestellt. Derselbe konnte aber niemals namhaft sein, da stets der Staatsschatz in solcher Beziehung in Anspruch genommen werden musste.

Die Zahl der um Hilfe flehenden aus dem Littorale war immer gross; denn nicht nur die durch elementare Ereignisse geschädigten Schiffseigenthümer, sondern auch die Angehörigen jener Seeleute, welche in die Sklaverei der Raubstaaten gerathen waren, wendeten sich direkt an die Kaiserin. Allerdings musste diese auch an die Mildherzigkeit ihrer Unterthanen appelliren; so z. B. erhielt der Triester Gouverneur die Weisung: „demselben wird gestattet, durch zween rechtschaffene Männer mit verschlossenen Büchsen von dem dortländigen Publico einen freiwilligen christlichen Beitrag zur Auslösung des auf denen zwo Triester Schiffen „Maria Theresia" und „Nostra Signora della Salute" von den Algierern gefangenen Schiffsvolkes sammeln zu lassen, welches Geld sodann den P. P. Trinitariern gegen Verrechnung zu diesem Ende auszufolgen sei."

Besonders interessant ist §. 10 des Editto Politico di Marina, weil er den Geist kennzeichnet, von welchem die Kaiserin ihre Handelsflotte beseelt wissen wollte. „ . . . Wir versprechen, die Kapitäns, Schiffsoffiziers und Bootsleute, welche in einem rühmlichen Seegefechte zur mehreren Ehre der Flagge und der Nation sich tapfer werden vertheidigt haben, und zuförderist jene, die bei solcher Gelegenheit zu fernerer Dienstleistung untauglich gemacht werden sollten, zu belohnen."[2])

Wie gering die Zahl einheimischer Seeleute gewesen sein muss, lässt sich aus Folgendem entnehmen: 1775 hatte der Hofkriegsrath angeordnet, dass „zum Unterrichte der Merkantil-Matrosen in der Manipula-

[1]) Hofkammer-Archiv F. 5361, Nr. 41, Littoral.

[2]) Hofkammer-Archiv F. 134, Konvolut 17 ex 1779.

tion und dem Gebrauche des Geschützes der in Triest befindliche Kanonier Sprinzel unter Aufsicht des dortigen Artillerie-Hauptmannes Pessler bestimmt, auf den Fall aber, wo dieser Mann nicht genug fähig befunden werden sollte, ein anderes geschicktes Subject fürgewählt und nach Triest geschickt werde." [1]) Die Uebungen in der Geschützverwendung geschahen: „1. von einem festen zu dem beweglichen Punkte, 2. von einem beweglichen wieder zu einem beweglichen Punkte, 3. von einem beweglichen zu einem festen Punkte." [2])

Hatte die Kaiserin auf der einen Seite einen gewissen Grad von Stabilität in das Wesen der Merkantilmarine zu bringen gesucht, so verabsäumte sie anderseits auch nicht, den erbländischen Kauffahrteischiffen auf diplomatischem Wege Sicherheit zu verschaffen. So z. B. wurde die Pforte zu dem Zugeständnisse bewogen, „den mit der k. k. Flagge fahrenden Schiffen in Hinkunft die grösste Sicherheit gegen alle möglichen Kapereien der Barbaresquen und anderer unter türkischer Botmässigkeit stehender Seeräuber" gewährleisten zu wollen. Auch ging der Grossherr die Verpflichtung ein, „dass, sollte wider alles Vermuthen ein k. k. Schiff gekapert werden, nebst Rückstellung des geraubten Schiffes sammt Mannschaft und Waaren auch der erweisliche Schaden innerhalb sechs Monaten vom Tage der Anzeige ganz gewiss und unweigerlich erfolgen werde." [3])

Aber dies, sowie die Ausstellung von Fermans war und blieb eine blosse Fiction, denn die Erfahrung lehrte, dass „der türkische Ferman die österreichischen Kauffahrer gegen die afrikanischen Seeräuber gar nicht schütze". [4]) Anlass zu solcher Bemerkung gab unter anderen der 1778 vorgekommene Fall, dass die Bemannung eines von den Piraten gekaperten Schiffes, welches „vom ersten bis zum letzten aus k. k. Unterthanen" bestand „ungeachtet des Fermans in Sklaverei geführt" wurde. Der Gouverneur zu Triest Graf Zinzendorf bemerkte anlässlich dessen in seinem Berichte an die Kaiserin: „Den unglücklichen Zustand dieser wider all Treu und Glauben in die Sklaverei gerathenen acht k. k. Unterthanen soll ich dem Allerhöchsten Mitleiden allerunterthänigst empfehlen".

Was auch Maria Theresia für Wege einschlug, dem gänzlichen Verfalle der Navigation entgegenzuarbeiten, blieben dieselben dennoch

[1]) Hofkammer-Archiv F. 5368, Littorale, Erlass.
[2]) Hofkammer-Archiv F. 5368, Littorale, Instruktion.
[3]) Hofkammer-Archiv F. 134.
[4]) Hofkammer-Archiv F. 134, Sessions-Protokoll vom 7. November 1778, Nr. 3.

fruchtlos. Traurig in der Sache war, dass mit der Abnahme der einheimischen Seeschifffahrt sich auch die Seeleute im Littorale auffallend verminderten. Wohl waren 1762 in dem „gesammten erbländischen Küstengebiete 64 Capitani, 11 Piloti, 66 Nocchieri und andere Ufficiali, 145 Patroni di Barca, 605 ordinari Matrosen und 74 Mozzi“ vorhanden.[1])

Aber von „1764 datirt der fast gänzliche Verfall der österreichischen Seeschifffahrt“. Aus verschiedenen Nachweisen liess sich feststellen, dass der materielle Schaden an eingebüsstem Frachtlohn in dem Zeitraume von 1765 bis 1769 volle 404.360 fl. betrug.[2]) Dies ist in Rücksicht auf die Dürftigkeit der Küstenbewohner gewiss eine hohe Ziffer und aus dieser lässt es sich erklären, dass viele Seeleute von Beruf das Littorale verliessen und anderwärts Erwerb suchten.

In grellem Kontraste steht darum der rege Verkehr fremdländischer Schiffe nach und von dem Triester Hafen. Im Jahre 1765 z. B. waren Schiffe eingelaufen: „14 französische, 16 englische, 113 neapolitanische, 117 päpstliche, 5 dänische, 1 schwedisches, 7 holländische, 53 venetianische, 22 ragusäische, 22 toscanische, 1 maltesisches, 59 türkische und viele genuesische“, im Ganzen über 428. Erwägt man bei solchen Ziffern den Frachtlohn, welcher ausschliesslich dem Auslande zu Gute kam, so tritt der schädigende Einfluss, welchen der Vorfall der einheimischen Navigation ausüben musste, noch schärfer hervor, denn im Staatshaushalte ist ein unrealisirter möglicher Gewinn zweifellos als Verlust zu betrachten.

Die Trennung des deutschen von dem ungarischen Littorale 1776.

Eine wesentliche Aenderung in der Verwaltung des Seegebietes trat 1776 insoferne ein, als das kroatische Littorale von dem Triester Gebiete völlig losgetrennt wurde. Nur zu bald waren nämlich jene Mängel und Gebrechen zu Tage getreten, welche die einseitig aufgefasste, strenge Zentralisation[3]) zur unausbleiblichen Folge hat. Es lag nur zu deutlich

---

[1]) Hofkammer-Archiv F. 110, Convolut. 5364.

[2]) Aktenmateriale der Hofkammer.

[3]) In Folge kaiserlicher Resolution vom 19. Mai 1766 war eine Einheit in der Oberleitung des Seehandelswesens thatsächlich vorhanden, denn nach dem bezüglichen Machtspruche sollten „die unter dem Karlstädter Generalat stehenden Porti sowohl in administrativer Beziehung, als in Gesundheitssachen der Kommerzial-Intendanza in Triest unterwürfig“ sein. (Hofkammer-Archiv.) Zu jener Zeit hatte die Triester Behörde für Fiume „zur Verwaltung der politischen und Kommerzialgeschäfte eine

am Tage, dass das Essentielle der Verwaltung in der Gewalt von Personen lag, welche das erbländische Seehandelswesen als ein ihnen zustehendes Monopol betrachteten. Die nächste Folge war, dass Fiume und das kroatische Litorale überhaupt Triest gegenüber in eine völlig falsche Position kam. In der Natur dieser Verhältnisse lag es ja, dass die Organe der Intendanza deren Winken folgten und Fiume's Interessen unberücksichtigt liessen, wie gerecht und billig dessen Wünsche auch gewesen sein mochten. Dieses unleidliche Verhältniss aufzuheben, hatte der Staatsrath 1775 sein Bestes eingesetzt und unter Anderem bezüglich des Merkantilwesens bemerkt: „ . . . die Konkurrenz ist der einzige Steuermann, welcher hier dem Schiffe die Wendung gibt; sind wir in diesem glücklich, so treffen für uns die glücklichen Folgen unfehlbar ein"; es sollte der „Nationalhandelsgeist angeeifert und aufgemuntert" werden, in „die türkischen Lande zu handeln".[1])

Motivirt hatte Maria Theresia die Trennung Triest's mit folgenden Worten: „ . . . um dem Handelszuge über Triest eine freiere und geschwindere Leitung zu geben, als er bisher gehabt, und die Geschäfte, sowie die Verfassung zu simplificiren" solle „die Kommerzial-Haupt-Intendanz aufgehoben und für die Stadt und dessen Territorio ein Gouverneur ernannt" werden, welchem die Leitung sämmtlicher „Kommerzial-, politischen, städtischen, Sanitäts- und Justizgeschäfte" oblag.[2])

Sicherlich war die Wahl des Grafen von Zinzendorf (Karl) für den Gouverneursposten[3]) eine glückliche, und mit Recht setzte die Kaiserin volles Vertrauen in diese Persönlichkeit, welche der Staatskanzler auf das Wärmste empfohlen hatte.[4]) Der neu ernannte Gouverneur erhielt eine umfassende Instruktion, von welcher blos Folgendes

---

Hauptmannschaftsverwaltung: Luogotenenza" eingesetzt, welche von der Intendanza dependirte. Dieser unterstanden auch Buccari, Porto Rè und Stadt Zengg, deren Administration „ein Capitain" besorgte. (Registratur des Reichs-Kriegs-Ministeriums.)

[1]) Kabinets-Archiv, Staatsrath 1775.

[2]) Entschliessung vom 26. April 1776, Hofkammer-Archiv.

[3]) Hofkammer-Archiv F. 5213, Ernennung, Kommerz 1776.

[4]) Im Kabinets-Archive (Jahreszahl 1764, Staatsrath) befindet sich ein aus mehreren Bänden bestehendes, von Zinzendorf verfasstes Memoire als Ergebniss der Reisen im südlichen Frankreich, in der Schweiz, in Deutschland, in Italien, in Sardinien und Genua. Ist das Werk als wesentlicher Beitrag zur Kulturgeschichte Europa's von grossem Werthe, so geben diese handschriftlichen Aufzeichnungen zugleich auch einen Massstab für den Bildungsgrad des damaligen Adels.

bemerkenswerth erscheint: Als Militär-Kommandant hatte Zinzendorf, „wie bisher das Militär-Kommando über die Garnison, ohne sich in die Geschäfte des Regiments zu mischen". „Durch Gebrauch der Garnison" sollte er „Alles in der Stadt und im Hafen in Ordnung zu erhalten und auch allenfalls zur See die thunliche und unumgängliche, auch ernste Hilfsmittel ergreifen". Nach Punkt *c* oblag es ihm, „alle Mittel und Wege zu erforschen, wie die der Handelsschaft entgegenstehenden Hindernisse gehoben und die Hilfsmittel erleichtert" werden konnten. Die übrigen Details der Instruktion beziehen sich auf politische, religiöse, Sanitäts- und seepolizeiliche Massregeln.[1]) Obschon über Zinzendorf's Wirken in handelspolitischer Beziehung keine Details angeführt werden können, ist doch zu erwähnen, dass der Gouverneur vor Monopolen warnte und erklärte, dass zur Emporbringung des Levantehandels nichts anderes nöthig sei, als „Schutz, Freiheit und mässige Mauthen, sodann aber Geduld und Zeit". —

Bezüglich des kroatischen Littorales erfloss schon „am 14. Hornung 1776 die Resolution, dass „einerseits der Seeplatz Fiume[2]) mit seinem Territorio und dem zur rechten Hand gelegenen Distrikte der Karolinenstrasse, wenn man von Karlstadt nach Fiume fährt, zum Königreich Kroatien einverleibt, mithin künftig mittelst des kroatischen Consilio von der Wienerischen hungarischen Hofkanzley allein Aufsicht und Leitung geführt, ferner die Seeplätze Zengg und Carlopago, dann Buccari, Porto Rè und der linke Distrikt der Karolinenstrasse dem Karlstädter General-Kommando einverleibt" werden solle. Ein vom Wiener Hofe delegirter Kommissär intervenirte bei der „Uebergabe von Fiume, Buccari, Zengg und Carlopago".[3]) Für Fiume hatte die Trennung unbedingt zum Heile ausgeschlagen, und wie die folgenden Abschnitte zeigen, war die Wahl der von der ungarischen Hofkanzlei in Vorschlag gebrachten Gouverneurs stets eine glückliche. Am besten wird dies übrigens durch

---

[1]) Die Abschrift der Instruktion befindet sich: Hofkammer-Archiv F. 5213, Kommerz.

[2]) War ursprünglich deutsches Besitzthum, denn „der Ort als ein Lehen des Patriarchen von Aquileja" wurde Eigenthum eines Herrn von Walsa oder Wallsee, und Kaiser Friedrich III. brachte St. Veit am Pflaumb 1471 käuflich an sich. Triest dagegen gehörte schon seit 1382 zu den österreichischen Landen.

[3]) Hofkammer-Archiv F. 5213, Kommerz.

den Umstand erhärtet, dass die Fiumaner sich gegen jeden Versuch sträubten, welcher auf das frühere Kommerzial-Intendanzwesen abzielte.[1])

Hofrath von Majláth bekleidete als der erste die Stelle des Gouverneurs von Fiume mit dem Range „des jüngsten Feldmarschall-Lieutenants".[2]) Derselbe erhielt eine ähnliche Instruktion wie Graf Zinzendorf, doch war er „angewiesen, sich mit dem Gouverneur von Triest in Korrespondenz zu setzen" und „in künftigen Vorfallenheiten das nachbarliche Verständniss zu pflegen".[3])

Oesterreichs maritim-politische Position während dieses Zeitabschnittes.

Der am 30. Dezember 1777 erfolgte Tod des Kurfürsten Maximilian Joseph von Bayern[4]) brachte für Oesterreich, welches auf Niederbayern Erbansprüche erhob, neue Verwicklungen, weil kaiserliche Truppen in die straubingischen Länder einrückten. Daraufhin brach Friedrich II. von Preussen mit zwei Heersäulen in Böhmen ein (Juli, August 1778), und Kaiser Joseph II. sah sich genöthigt, mit einer von Lacy und Loudon geführten Armee Schach zu bieten. Kam es auch nicht zum Ausbruche eines förmlichen Krieges, so hatte doch das Haus Brandenburg vorgesorgt, Oesterreich abermals empfindlich treffen zu können.

Aus Triest und Fiume gelangten nämlich Berichte nach Wien, welch' grosse Gefahren dem erbländischen Seehandel drohten, nachdem „englische Kaperschiffe vom Könige von Preussen" gedungen würden.[5]) Bald folgten Alarmirungen im Littorale und blieben gleichsam in Permanenz. Der Regierung erübrigte kein anderes Mittel, als die Seeplätze und Schiffseigenthümer zu warnen.[6]) Ausser Zweifel stand es, dass „englische Kaper" sich in Ostfriesland als preussische Unterthanen naturalisiren liessen, um eine allenfallsige diplomatische Intervention bei der grossbritannischen Regierung unwirksam zu machen. Als aber

---

[1]) Beilage Nr. 13 enthält diesbezügliche Aeusserungen und die historische Entwicklung des ungarischen Littorales.

[2]) Resolution vom 7. Februar 1777, Hofkammer-Archiv.

[3]) Hofkammer-Archiv F. 5217, Kommerz.

[4]) Sohn des unglücklichen Kaisers Karl VII., und der letzte der Wilhelm'schen Linie des Hauses Wittelsbach.

[5]) Kabinets-Archiv, Staatsrath 1778.

[6]) Hofkammer-Archiv F. 135, Littorale.

die Kunde einlief, dass ein „derlei Kaper im Mittelländischen Meere kreuze", war „bei gänzlicher Ermanglung aller landesfürstlichen Marine" ein Schutz der Kauffahrer und Küsten kaum denkbar. Anfangs 1779 traten „zur Sicherstellung der Schifffahrt und des Hafens von Triest gegen die besorglichen Angriffe der preussischen Korsaren Staatskanzlei, Hofkriegsrath und hungarische Kanzlei", zu gemeinschaftlicher Berathung zusammen. Aber schon während dem sollte der Gouverneur von Triest, Graf Zinzendorf, bestimmte Anträge für die Defensionsmassregeln stellen.

Für einen dem Militärwesen ferne stehenden Staatsmann war dies zweifellos eine schwierige Aufgabe. Zinzendorf erholte sich darum Rath bei dem zufällig in Triest anwesenden Oberstlieutenant Franz Freiherrn von Pitony.[1]) Dessen Vorschläge scheinen den Umständen angemessen gewesen zu sein. „Die gegenwärtige Garnison aus 213 Köpfen bestehend" sollte „mit beiläufig 300 Mann und 24 Kanonen verstärkt" werden. Durch Heranziehung der Stadtbewohner Triest's und der Bevölkerung aus der Umgebung liess sich zur Abwehr der Freibeuter immerhin eine nennenswerthe Macht zusammenbringen, und eine zweckmässige Alarmdisposition trug bei, dem ersten Anpralle begegnen zu können. Ausserdem liess Zinzendorf nach einem vom FZM. Grafen Pellegrini ausgearbeiteten Projekte Befestigungsarbeiten vornehmen. Diese scheinen übrigens nicht von Belang gewesen zu sein, da sich die Kosten im Ganzen nur auf 894 fl. beliefen[2]).

Allerdings machte die friedliche Beilegung des Zerwürfnisses mit Preussen keine besonderen weiteren Vorkehrungen nöthig und der Befehl, welchen die Staatskanzlei erhalten hatte, sowohl für Triest als Fiume Sicherungsmassnahmen einzuleiten,[3]) wurde zurückgenommen. Völlig abgethan war aber die Sache keineswegs, denn noch zu Beginn 1779 hatte „ein englischer, vom König von Preussen gedungener Kaper" zu Havre de Grace ein Schiff unter k. k. Flagge aufgebracht „und nach Bristol in England geführt". Diesbezüglich erklärte Graf Kaunitz, dass an „einen Regress nicht zu denken" sei, und es blieb der Haus-, Hof- und Staats-Kanzlei nichts übrig, als „das englische Ministerium zu vermögen, dass diese dem Völkerrechte und dem was sich freundschaftliche

---

[1]) War nach Triest gekommen um seine Wunden heilen zu lassen. (Hofkammer-Archiv F. 135.)

[2]) Hofkammer-Archiv F. 135, Konvolut 3 ex Martio 1779.

[3]) Kabinets-Archiv, Staatsrath 1779.

Nationen einander schuldig sind, so sehr zuwiderlaufenden Seeräubereien ein Ende gemacht werde[1]).

Im Vorstehenden ist nur Oesterreichs Machtlosigkeit in maritimer Beziehung gegenüber dem Auslande gekennzeichnet. Der völlige Mangel an navalen Streitmitteln übte aber auch auf die innere Verwaltung des Seegebietes seinen schädigenden Einfluss und zwar derart, dass man nicht mehr Herr im eigenen Hause war, und in Folge dessen politische Verwicklungen besorgen musste. Nach und nach benutzten fremdländische Freibeuter den Triester Hafen zu ihrem Tummelplatze. Der Umstand, dass die von Kapern verschiedener Nationen aufgebrachten Prisen wiederholt selbst gegen den Protest des Gouverneurs in Triest geborgen wurden, liessen es so recht deutlich fühlen, zu welch' trauriger Rolle eine Behörde verurtheilt sei, wenn es an Mitteln gebricht, ihren Anordnungen den gehörigen Nachdruck zu verleihen. Am eklatantesten zeigte sich dies in folgendem Falle. Der dänische Schiffsführer Trock, welcher fast alljährlich mit seinem Handelsfahrzeuge den Freihafen besucht hatte, unternahm 1770 unter dem Vorwande „sich gegen feindliche Angriffe vorzusehen, Armirung und kriegsmässige Ausrüstung in Triest." Aus Venedig erwartete er 20 Kanonen und im Littorale wurde die „Werbung von 120 Mann Schiffsvolk versucht. Nach Gelingen dessen sollte das Fahrzeug unter dänischer Flagge die Rhede von Triest verlassen und bei Erreichung einer gewissen Höhe die russische aufhissen". Das Schiff war nämlich von Russland gekauft und sollte im Kriege gegen die Pforte[2]) als Kaper dienen.

Ueber das eine Bedenkliche in dieser Sache, zu gestatten, dass im Littorale wider eine mit Oesterreich im Frieden lebende Macht (Pforte) Kriegsfahrzeuge ausgerüstet werden, liess sich durch diplomatische Ausflüchte allenfalls hinweggleiten. Bei völligem Mangel an maritimen Streitmitteln war man ja nicht verpflichtet, das Treiben des dänischen Kauffahrers ausserhalb der Rhede zu kontroliren. Unbedingt aber durfte nicht geduldet werden, dass ein Fremder im Seegebiete 120 Mann warb, um sie gegen die Pforte in den Krieg zu führen. Auch konnte ein solches Beispiel ansteckend wirken, denn nur zu leicht hätten sich einheimische

---

[1]) Kabinets-Archiv, diplomatische Korrespondenzen 1779.

[2]) Es war dies jener blutige Krieg, welchen die Pforte an Russland aus dem Grunde erklärte, weil dieses die konföderirten Polen bis auf türkisches Gebiet verfolgte.

Schiffseigenthümer und Seeleute gefunden, um bei dem Konflikte zwischen Russland und der Pforte auf eigene Faust Kaperei zu treiben[1]).

Verwicklungen vorzubeugen, welche aus solchen Zuständen entstehen konnten, wurde im Staatsrathe die Frage ventilirt, ob nicht die vom Grossherzoge von Toscana am 1. August 1778 erlassene „Legge perpetua di neutralità" auch für das erbländische Küstengebiet adoptirt werden sollte. Das bezügliche Gesetz umfasste neunzehn Punkte, von denen aber nur die folgenden auf das Littorale angewendet werden konnten: §. 1 innerhalb Kanonenschusses vom Seeufer und der „Scogliera della Meliora" darf weder eine Prise gemacht, noch irgend ein gewaltthätiger Akt vorgenommen werden; §. 2. In Sicht der toscanischen Küste darf kein Kriegsschiff kreuzen; §. 3. Zur Zeit, da die Ankunft von Fahrzeugen entweder mit den Augen gesehen, oder durch die am Leuchtthurm ausgesteckten Zeichen angekündigt wird, soll kein Kriegsschiff einer im Kriege begriffenen Nation unter Segel gehen; §. 4. Kein dergleichen Kriegsschiff darf früher absegeln, als 24 Stunden nach der Abfahrt irgend eines anderen Fahrzeuges, oder §. 5 die Befehlshaber der Flotten und Kriegsschiffe müssen den Gouverneuren von Livorno und Porto Ferrajo ihr Ehrenwort geben, (die Kaper und Lettres de marque hingegen Kaution erlegen) dass sie „kein innerhalb 24 Stunden abgesegeltes oder vom Fanal angekündigtes Fahrzeug beunruhigen"; §. 17. Alle „diesem Gesetze zuwider gemachten Prisen" werden für nichtig und unrechtmässig erklärt, und die Erkenntniss über deren Ungültigkeit steht dem jeweiligen Gouverneur von Livorno zu, welcher nach vorläufigem Einverständnisse mit dem Staats- und Kriegsrathe zu Florenz, ohne Appellation in dergleichen Fällen Recht zu sprechen hat.[2])

Wenngleich nach der geographischen Position des Triester Golfes und bei dem Vorragen der Landspitzen von Istrien und Friaul nicht leicht vorausgesetzt werden konnte, dass Kaper in Sicht des Freihafens kreuzen oder auf Prisen lauern würden, so war doch die Möglichkeit

---

[1]) Fast scheint es, dass dies thatsächlich der Fall war. Denn die geheime Hof- und Staatskanzlei erhielt am 12. Oktober 1770 von England eine drohende Note, dass einem englischen Kauffahrer „von einem Triester Korsaren auf der Meereshöhe von Ancona Gewaltthätigkeit und Beraubung widerfahren" sei. Die Anklage traf: Antonio Papa. Zur äussersten Noth entlastete die langwierige Untersuchung den Beschuldigten. Doch war sowohl für die Regierung, als für die Intendanza eine grosse Reihe von Unannehmlichkeiten erwachsen, weil es an jedem Gegenbeweise mangelte. Hofkammer-Archiv F. 144, Kommerz 1770.

[2]) Hofkammer-Archiv F. 5429 (Kommerz).

nicht völlig ausgeschlossen. Schon aus rein politischen Gründen wäre die Adoptirung eines solchen Gesetzes nicht überflüssig gewesen. Allein Triest hatte zu dieser Zeit noch keinen Leuchtthurm, von welchem aus die Annäherung grösserer Fahrzeuge schon von bedeutender Entfernung aus sichtbar gewesen wäre. Ausserdem gebrach es an zureichenden Befestigungen, vornehmlich aber an der Hauptsache: an maritimen Streitmitteln, um dem proklamirten Neutralitäts-Gesetze im Falle der Nichtbeachtung den gehörigen Nachdruck verleihen zu können.

Dem Staate, welchem es unmöglich war, seine Interessen in maritimer Beziehung zu wahren, erwuchsen aber durch den Mangel an navalen Streitmitteln noch andere wesentliche Nachtheile. Abgesehen davon, dass Oesterreich die unerlässliche Seepolizei nicht handhaben konnte, vermochte es in Bezug auf die Niederlande und Toscana nicht die nöthige Kontrole auszuüben. So gewissenhaft auch bei Ertheilung der k. k. Flaggenpatente vorgegangen wurde, lag es doch ausser dem Bereiche der Möglichkeit, Missbräuchen vorzubeugen oder solchen zu steuern.[1])

Die dem Aufschwunge des Navigationswesens ungünstigen Momente.

Ausser den angeführten Thatsachen wirkten noch andere triftige Ursachen zusammen, welche den Aufschwung des Seewesens hemmten, ja sogar einen Rückschritt veranlassten.

Schon in jener Zeit, in welcher der Staatsrath 1765: „Hebung der Schifffahrt und Erziegelung tauglicher Capitains“ anempfahl,[2]) erklärte die Kommerzial-Intendanz, dass im Littorale kein Schiffsführer zu finden sei, „welcher nach Spanien oder England segeln“ könne. In Folge dessen reifte der Gedanke „zur Förderung der Nationalmarine in Triest eine Scuola nautica“ zu errichten, welche „ex aerario“ erhalten werden sollte.[3]) Die Kaiserin hatte im Sinne, den sich diesem Studium widmenden jungen Leuten durch eine Unterstützung (Verleihung von Stipendien) unter die Arme zu greifen und selben nach der theoretischen auch eine praktische Ausbildung angedeihen zu lassen. Durch die „in solcher Weise ausge-

---

[1]) 1782 z. B. wurde das Schiff „La Prospérité“ ab Ostende von den Algierern gekapert. Bei Untersuchung des Falles stellte es sich heraus, dass Ladung und Bemannung den Holländern gehörte. Diese, welche zur Zeit mit England Krieg führten, hatten die k. k. Flagge zum Schmuggel benützt und dadurch auf Oesterreich das Odium der Treulosigkeit gewälzt.

[2]) Kabinets-Archiv, Staatsrath 1765.

[3]) Hofkammer-Archiv F. 109, Kommerz 1774—1800.

bildeten Schiffsführer wollte sie jenen Gebrechen steuern, welche das Mangelhafte der österreichischen Merkantilschifffahrt ausmachen." Schon vor 1770 geschahen Anträge, die aber unbedingt abgelehnt werden mussten, und selbst jene im genannten Jahre fanden nicht den Beifall der Kaiserin. Auf einem Elaborate der Hofstelle vom 16. August ist nämlich indorsirt: „. . . . was gegenwärtig zur Erweiterung der Nationalschifffahrt vorgeschlagen wird, ist zu einer endlichen Schlussfassung noch zu unbestimmt, daher von dem Kommerzienrathe anfördrist noch die Ausarbeitung eines vollkommen praktischen Systems hierüber gewärtigen will".

Diese Behörde erwartete aber von einer nautischen Schule viel weniger Erfolg, als von dem praktischen Unterrichte zur See. Dem stand nun aber die Thatsache entgegen, dass „die erbländischen Kapitains nie aus dem Adriatischen Meere" fuhren, „in ihrem Handwerk sehr schlecht erfahren" und darum keineswegs geeignet waren, „ihren Lehrjungen eine grössere Bildung beizubringen." Dem zu begegnen, sollten junge Leute mit grösserem Geldaufwande auf fremdländischen Schiffen untergebracht werden, „damit selbe das Mittelländische Meer und selbst den Ocean befahren lernen." Dies zu ermöglichen, beantragte man: „aus der Kommerzien-Kassa in Triest, unbeschadet der für einen Professor der Nautik erforderlichen Dotation die nöthige Summe flüssig zu machen".[1])

Aber ehe es noch diesbezüglich zu einer Entscheidung gekommen war, hatte der Kommerzienrath die Aufmerksamkeit der Kaiserin auf ein ganz anderes Gebiet zu lenken gewusst. Er erklärte, es sei nöthig, Söhne der Triester Handelsleute, welche sich in der Realschule besonders distinguiret, von Triest nach den vornehmsten Handelsplätzen in der Levante auf allerhöchste Unkosten zu schicken, damit sie allda die Möglichkeit: den Aktiv- mit dem levantinischen Passivhandel zu verbinden — ausspioniren, und wirkliche Niederlassungen von Nationalhäusern dort erzielen." [2]) Es sollten „drei geschickte Subjekte dem Hofkriegsrathe vorgeschlagen und per Kopf und Jahr 400 fl. (1200 fl. im Ganzen) ausgeworfen werden. Die Betreffenden wollte die Intendanza „1774 nachdem sie über die österreichischen Waarenverhältnisse genau unterrichtet worden", absenden. Das nöthige Geld wurde von den Staatskassen gefordert, „weil der Kommerzienrath die Unkosten der Scuola nautica zu beschränken Willens" war. Jedenfalls gaben die vorstehenden Daten einen Werthmesser für den Standpunkt, welchen die Kommerzial-

[1]) Kabinets-Archiv, Staatsrath 1765.

[2]) Kabinets-Archiv, Staatsrath 1773, Antrag des Hofkommerzienrathes.

behörde einnahm. Da es ihr an der Fähigkeit gebrach, jene Ursachen aufzufinden, welche den Levantehandel zu einem Passivhandel gestalteten, glaubte sie die Frage durch „Ausspionirung," welche drei der Schule kaum entwachsene Jünglinge vornehmen sollten, endgiltig lösen zu können.

Nur so wird es erklärlich, dass die Kommerzialbehörde beinahe gar keine Aufmerksamkeit der nautischen Wissenschaft und deren Pflege zuwendete. Bis zur Aufhebung des Jesuitenordens [1]) wurde von diesem in den höheren Lehranstalten auch die Nautik tradirt [2]). Was in solcher Beziehung später geschah, lässt sich nur annäherungsweise feststellen.

Im Jahre 1783 sollte „Capuano, welcher bisher in Fiume dem dortigen Lehrer der Mathematik Orlando als Gehilfe" beigegeben war, als Professor der Nautik in Triest mit 600 fl. Gehalt angestellt werden, vorerst aber seinen Lehrplan der Studienkommission vorlegen. Letztgenannter war aber schon betagt und darum wollten die Fiumaner ersteren „selber als nautischen Professor" behalten. Dagegen machte nun das Triester Gouvernement geltend, „die österreichische Seeschifffahrt" wäre „so klein und die beiden Häfen von Triest und Fiume" lägen „so nahe aneinander, dass Eine Schule der Nautik hinlänglich" und darum „Triest als Ort zu bestimmen, Orlando aber zu jubiliren" sei [3]). Mit vollem Rechte protestirte die ungarische Hofkanzlei. „Zur Beförderung der Nautik" hatte „der ungarische Studienfond über 13.700 fl. verwendet, und der Verlust der Anstalt war um so empfindlicher, als das ungarische Littorale werthvolle Instrumente und Bücher einbüssen sollte. Baron Martini befürwortete auf das Wärmste, Capuano in Fiume zu belassen und „in Triest nach Wunsch des Gouverneurs einen anderen Lehrer" anzustellen [4]).

Nach den folgend angeführten Thatsachen scheint Triest schliesslich den Sieg davongetragen zu haben. Für „das Studium nauticae in Triest und der dazu gehörigen Instrumente" wurde 1786 „ex camerali auf zehn Jahre ein jährlicher Miethzins von 283 fl. angewiesen" um „ein anständiges Lehrzimmer" zur Verfügung zu haben. Diesen Bescheid annullirte der Kaiser und bewilligte den Miethzins nur für das erste Jahr, bemerkend dass, nachdem „Triest den Nutzen ziehet, solle es auch die Kosten

---

[1]) Papst Clemens XIV. hatte am 21. Juli 1773 in seiner Bulle „Dominus ac redemptor" den Jesuitenorden gänzlich aufgehoben.

[2]) Kabinets-Archiv, Staatsrath 1785.

[3]) Kabinets-Archiv, Staatsrath, Verhandlungen über die Nautische Schule 1783.

[4]) Kabinets-Archiv, Staatsrath, Verhandlungen der ungarischen Hofkanzlei 1785.

tragen"[1]). Von dem ferneren Schicksale der Anstalt liess sich nur noch feststellen, dass das Triester Gubernium nach dem im November 1795 erfolgten Tode des Professors Capuano die Lehrkanzel der Nautik „dem Triester Lehrer der Normalschule Andrä Stadler" provisorisch übertrug. Dies ist um so befremdender, als ein vorzüglicher Schüler Capuano's: „Leopold Cernotig, welcher das Studium nauticae et mathematicae mit Vorzug beendet" hatte, um den Posten competirte. Dessen Ablehnung ist in den Akten durch die Jugend des Bewerbers (er stand im 24. Lebensjahre) motivirt[2]).

Erwägt man all' die Bestrebungen, welche von Triest ausgingen, eine erbländische Navigation nicht aufkommen zu lassen, so kann die traurige Existenz der nautischen Schule durchaus nicht befremden.

An Versuchsvorschlägen zum Schiffsbau und zur Hebung der Navigation hatte es wohl nicht gemangelt. Annehmbar waren die Anträge für die Regierung aber niemals, weil es sich stets nur um die Förderung der Interessen einzelner Privaten handelte. Unter den zahlreich im Hofkammer-Archive erliegenden Projekten möge jenes Erwähnung finden, welches „Isaak Samuel Morpurgo" aus Görz 1771 einreichte. Derselbe erbot sich „den Hafen von Triest aus seinem dermalig unbedeutenden Zustande bis zum Grade der Vollkommenheit zu schwingen." Es sollte eine die Triester Kaufmannschaft vorstellende Direktion erwählt, von dieser der Bau von sechs Kauffahrteischiffen besorgt und die hiezu „nöthige Baarschaft aus dem Aerario, sowie das erforderliche Bauholz aus den Buccaraner Waldungen hergegeben werden." Aus dem erzielten Gewinne wollte Morpurgo den staatlichen Vorschuss nach und nach zurückerstatten, doch unter der Bedingung, dass „diese sechs Schiffe immer zur Disposition besagter Direktion, mithin für alle Zeiten unverkäuflich für die Triester Kaufmannschaft beibehalten" würden. [3]) Selbstverständlich durfte die Regierung ein solches, das erbländische Navigationswesen in Fesseln schlagendes Monopol Niemand ertheilen.

Aber auch ohne ein solches zu begehren, traten Bewerber bezüglich des Schiffbaues auf, so z. B. 1775 der Schiffbaumeister Nocetti. Dieser machte sich anheischig, eine Brigantine von 100 Tonnen „auf

---

[1]) Kabinets-Archiv, Staatsrath 1786.
[2]) Kabinets-Archiv, Staatsrath 1796.
[3]) Hofkammer-Archiv F. 112, Nr. 33, Kommerz.

eigenen Conto" zu erbauen, „mit 10 Kanonen und 20 Mann zu versehen, persönlich zu kommandiren, und die Fahrten bis Sizilien auszudehnen, um dadurch Kenntnisse in der Schifffahrt zu erwerben." [1]) Aber auch Nocetti forderte einen Vorschuss aus der Staatskassa. [2]) Gleiches war bezüglich eines gewissen Rayan der Fall, welcher für seine eigene Rechnung einen Ostindienfahrer erbauen wollte und die Bedingung stellte, dass das Aerarium entweder das nöthige Geld vorstrecke, oder den Bau selbst ausführe und das fertige Fahrzeug an Rayan käuflich überlasse. In letzterer Beziehung wurde aber das nicht unbegründete Bedenken vorgebracht, der Käufer könne an dem zu übernehmenden Fahrzeuge Ausstellungen machen, um den Preis herabzudrücken; ein Vorschuss aus der Staatskassa hätte auch andere Kompetenten berechtigt, das Gleiche zu fordern. [3]) An gutem Willen Einzelner, den Schiffbau zu fördern, hatte es zu allen Zeiten wahrlich nicht gemangelt, wohl aber an den Mitteln hiezu. Dies beweiset das Ansuchen des Jakob Bradichich, ansässigen Handelsmannes in Fiume. Derselbe stellte den Antrag: „auf eigene Kosten sechs Kauffahrteischiffe zu erbauen, 80 Mann inländische Marinecurs anzuwerben, die Schiffe blos zur Ausfuhr inländischer Produkte nach der Levante zu verwenden, in Fiume eine theoretische und praktische Seeschule zu errichten, einen dieser Wissenschaft gewachsenen Lehrer zu unterhalten, endlich einen topographischen und hydrographischen Plan aufzunehmen, in welchem die Schifffahrtshindernisse und Gefahren angezeigt würden. [4]) Der Mann hatte aber nicht das nöthige Vermögen und aus Staatsmitteln durfte das Experiment nicht versucht werden.

Ausser all' dem suchten die wenigen Schiffseigenthümer des Litorales, den fremdländischen Prärogative abzugewinnen. In dieser Beziehung gab die Hofstelle folgendes Votum ab: „. . . . . Die Schifffahrt für sich bildet schon einen sehr wichtigen Handlungszweig. Die Zahl eigener Schiffe des österreichischen Littorales steht jedoch mit dem sich täglich

[1]) Hofkammer-Archiv F. 109, Kommerz.

[2]) Zur Ausführung des Vorhabens waren auf dem Schiffbauplatze in Triest „Reparationen, Anschaffung von Werkzeugen u. s. w. mit einem Kostenaufwande von 6000 fl. unumgänglich nothwendig". Ausserdem mangelte es aber „in Triest noch an einer hinlänglichen Menge geschickter Zimmerleute, Ankerschmiede, Tischler u. dgl. Professionisten", welche theils aus den Erblanden, theils aus Venedig, Livorno u. s. w. herbeigezogen werden sollten. Daraufhin wurde der Bericht „über die angeblich bei dem Schiffbauplatz mangelnden Einrichtungen" abgefordert, eine Erledigung scheint aber nicht erfolgt zu sein. Hofkammer-Archiv F. 104, Kommerz.

[3]) Kabinets-Archiv, Staatsrath 1775.

[4]) Kabinets-Archiv Staatsrath 1787.

vermehrenden Handelszuge von und nach Triest bei weitem nicht im Verhältnisse.[1]) Um so weniger also könne es angehen, den österreichischen Schiffseigenthümern einen ausschliesslichen Waarenverladungs-Vorzug zu geben, weil es in Ermanglung der nöthigen Anzahl eigener Schiffe und bei einmal verscheuchter Konkurrenz fremder Schifffahrer an Versendungsgelegenheiten nur zu oft mangeln und dadurch die Wasserfahrt und folglich die Waare ausserordentlich vertheuern würde." Auch müsste „bei den österreichischen Schiffseigenthümern aller Beweggrund zu einer Verbesserung ihrer Schiffe und Schiffbauart, wie auch für Formirung besserer Matrosen aufhören, wenn man ihnen ein Monopol einräumen wollte".[2]) In mehreren diesbezüglichen Gesuchen wurde auf „die in England eingeführte Bill de Navigatio"[3]) hingewiesen. Aber gerade dieses in allen Beziehungen die freie Entwicklung des Handels schädigende Gesetz war ein Grund mehr, Vorzugsrechte nicht blos zu verweigern, sondern im Falle sie bestanden hätten, thunlichst bald ausser Kraft zu setzen.[4])

Dass die Handelsherren in Triest jeder Bestrebung bezüglich der einheimischen Navigation entgegenarbeiteten, mochte zum Theil auch durch Venedig's Haltung verursacht worden sein. Noch 1772 übten „verschiedene armirte Fahrzeuge der Republik gegen die nach Triest fahrenden National-Schiffe in den istrianischen und friaulischen Gewässern" Gewaltthätigkeiten aus, welche wiederholtes diplomatisches Einschreiten nothwendig machten, und die Hof- und Staats-Kanzlei forderte „Bestrafung der an solchen Excessen Schuldigen und die Einstellung von derlei Zudringlichkeiten."[5]) Die Triester kalkulirten bei diesen Umständen folgendermassen: Verkehrten wenig oder gar keine inländischen Schiffe, so fand Venedig keinen Anlass zu Behelligungen, und der Triester Golf kam nicht in den Verruf der Unsicherheit. Dem eng begrenzten Horizonte der Triester Kaufmannschaft, mochte die Einstellung der eigenen Navigation, um Konflikten vorzubeugen, angemessen gewesen

[1]) 1779 musste eine neue Assekuranz-Gesellschaft in Triest errichtet werden, weil der Dotirungsfond der ersten (400.000 fl.) längst nicht mehr ausreichte. (Hofkammer-Archiv F. 109, Kommerz.)

[2]) Hofkammer-Archiv F. 2643, Nr. 28.

[3]) Die Navigationsbill datirt vom 23. September 1676.

[4]) Als eine Ursache des Verfalles der erbländischen Navigation wurde auch angeführt, dass „die Genueser und Toscaner mit ihren Schiffen das Mittelländische Meer erfüllt und den grössten Theil des Triester Frachthandels an sich gerissen" hätten. Haus-, Hof- und Staats-Archiv, staatsräthliche Akten 1787.

[5]) Hofkammer-Archiv, Kommerz 1772, Konvolut 3, ex Julio.

sein. Man lebte dem Momente und dachte nicht daran, dass früher oder später ein Rückschlag eintreten müsse, und dieser machte sich zuerst bei der überseeischen Navigation (siehe Abschnitt VII) fühlbar.

Noch viel weniger dachte man an das näher Liegende, d. i., dem Orient- und Levantehandel eine andere Wendung zu geben. Die Regierung allein konnte in dieser Beziehung ungeachtet aller Anstrengungen [1]) nicht durchdringen. Gerade von Triest aus sollte sie am meisten unterstützt werden. An der Möglichkeit gebrach es keineswegs, denn z. B. 1768 war ein sicherer „Christian Georgi Föhr mit dem Antrage in das österreichische Littorale gekommen", durch Errichtung einer Gesellschaft den direkten Handel nach Kairo und Alexandrien zu vermitteln. Als aber der Bewerber von den traurigen Navigationsverhältnissen in Oesterreich Kenntniss erlangt hatte, war er „unversehens wieder nach Konstantinopel abgereist." [2])

Gegen 1767 hatte sich wohl in Triest eine Schiffbau-Kompagnie gebildet. Deren Zweck erhellt aus folgendem Antrage der Gesellschaft: .. „Durch Erbauung siebzehn grosser Kauffahrteischiffe, dann deren Verkaufung sowohl, als Verführung mit denselben verschiedener inländischer Produkte in auswärtige Länder, würden dem Staate wichtige Vortheile verschafft, ohne dass solcher etwas anderes, als die Anweisung des ohnehin vorhandenen Schiffsbauplatzes [3]) nächst dem Molo S. Carlo zu leisten hätte. [4])" Obschon über die Erfolge dieser Schiffbau-Kompagnie keine direkten Nachweise vorliegen, lässt sich doch aus verschiedenen Dokumenten entnehmen, dass die kontraktlich bedungenen 17 Schiffe erst im Verlaufe von 10 Jahren erbaut werden sollten. Ein Fahrzeug scheint 1769 vollendet oder der Vollendung nahe gewesen zu sein, denn es liegt ein Erlass aus dieser Zeit vor, lautend: „. . . . wird der Schiffbau-Kompagnie anempfohlen durch Ministerial-Verordnung, den Verkauf ihres Schiffes in Frankreich oder Spanien zu befördern." Vermuthlich war es jenes Fahrzeug, welches die toscanische Fregatte 1771 nach Spanien convoyirte. [5])

---

[1]) Ein Beispiel davon geben Beilage 14 und 15.

[2]) Es war dies jener Zeitpunkt, in welchem zu Triest der Parteienkampf bezüglich der Fregatten stattfand.

[3]) Welche Bewandtniss es mit diesem Schiffbauplatze hatte, darüber gibt der VIII. Abschnitt genügenden Aufschluss.

[4]) Hofkammer-Archiv F. 88, Bericht vom 5. Dezember 1761, Kommerz.

[5]) Thatsache ist, dass 1775 „der toscanische Seeoffizier Acton zur Verbesserung des Triester Hafens Vorschläge gemacht" hatte und dass von ihm im Vereine mit dem

Staatswirthschaftlich dürfte dieses Unternehmen keine Früchte getragen haben, wie dies die folgenden Daten über die Devastation der Wälder zur Evidenz klarstellen. Auch steht in Frage, ob die Kompagnie mehr als das erwähnte Fahrzeug vom Stapel laufen liess.

Im Gegensatze zu Triest fehlte es im ungarischen Littorale in den 1780 folgenden Dezennien nicht an Regsamkeit. Nachweisbar wurden in der Zeit von 1785—1795 in Fiume 15 grössere und 7 kleinere, und in Buccari 2 grosse Fahrzeuge gebaut. [1]) Porto Rè zeigte keinen Aufschwung, insoferne Fischerboote nicht in Betracht gezogen werden können. Aber auch im ungarischen Littorale war Mangel und Theuerung des Holzes ein Hemmniss.

Bei den wiederholten Anläufen, den erbländischen Schiffbau zu fördern, musste die Staatsverwaltung selbstverständlich allen im Wege gestandenen Hemmnissen nachforschen. Nun zeigte sich bald, dass die De vastation der Wälder an der Seeküste arg um sich gegriffen habe. Diesbezüglich bemerkt die Kaiserin 1760: „wegen der üblen Unterhaltung des beträchtlichen Eichenwaldes zu S. Giorgio im Friaul ist mit dem Banco das Einvernehmen zu pflegen, wie der Holzschlag in diesen Waldungen traktirt werde, und wie bald Hoffnung vorhanden, allda wiederum Schiffbauholz zu erzeugen; gleichwie dann überhaupt der Bericht wegen der Kommerzialwaldungen von der Intendanza und das schlüssliche Einvernehmen des Hofkriegsrathes zu erwarten ist". [2])

Begreiflich aber wird die grosse Entrüstung Maria Theresia's, als man erst „1762 die Wahrnehmung machte, dass die an der Seeküste gelegenen beträchtlichen Waldungen theils gänzlich ausgerodet, theils nicht nach ihrer eigentlichen Bestimmung: Schiffbau nnd Holzhandel verbraucht worden". [3]) Erst zu dieser Zeit erfolgte die Resolution: „zur besseren Ordnung und Conservirung der Forste sämmtliche Waldungen im Littorale conscribiren und massiren" zu lassen.

---

k. k. Ingenieur-Major Struppi Pläne ausgearbeitet wurden. Kabinets-Archiv, Staatsrath 1775.

[1]) In Fiume liefen 1785 „1 Checchia von 230 Tonnen, 1 Brigantine 110 Tonnen, 1 Trabaccolo 80 Tonnen; 1787 1 Trabaccolo 80 Tonnen; 1788 1 Tartane 130 Tonnen und in Buccari ein Schiff von 115 Tonnen und eines von 150 Tonnen" vom Stapel Hofkammer-Archiv.

[2]) Hofkammer-Archiv F. 109, Kommerz.

[3]) Kabinets-Archiv, Staatsrath, Beilage eines Vertrages vom Jahre 1773.

Ein so grosses und schwieriges Werk erforderte aber geraume Zeit, und dasselbe war 1772 insoferne beendet, als folgende Eintheilung getroffen werden konnte: *a)* Karlstädter Militär-, *b)* Buccaraner-, *c)* Bancal-Waldungen ober Fiume, *d)* Privatwaldungen in Istrien, *e)* Waldungen in Inner-Krain, sammt dem Territorio von Triest und Fiume, *f)* Privatwaldungen im Friaul, *g)* friaulische Bancal-Waldungen, *h)* Gradiscaner Waldungen". Damit war aber noch nicht Alles gethan, denn es musste ein forstwirthschaftliches und Aufsichtspersonale herangezogen und die Einführung einer Waldordnung dem in dieser Beziehung verwöhnten Volke aufgedrungen werden. Dem, so wie dem Baue eines Schiffbauholz-Magazines traten nahezu unüberwindliche Schwierigkeiten entgegen.[1])

In der Willkür einzelner Spekulanten lag es, nach Belieben die Holzpreise zu steigern. Darum sah sich die Regierung genöthigt, in den Staatsforsten eine Tarifregulirung vorzunehmen. Nach jener vom Jahre 1782 wurden für die Eichenhölzer bei einer Klafter Länge bis zum Diameter von 8" acht Kreuzer berechnet[2]) und in Folge dessen kostete ein ganzer Eichenstamm beiläufig 9 Gulden. In Rücksicht darauf, dass in dem Görzer Gebiete Eichenbestände nicht häufig waren, erscheint der vom Aerar limitirte Preis gering im Vergleiche zu jenem, welcher in Privatwaldungen für die „gleiche Holzgattung mit 10—12 Gulden" bezahlt werden musste. Die Preisermässigung sollte eben im Triester Gebiete den Schiffbau fördern. Ende 1779 waren „in den Görzer Waldungen Panowitz und Lock bei 1100 Stämme Eichen in der Länge von 4—5° (bis zum Wipfel) schlagbar" und thatsächlich wurden an einen einzigen Privaten 'Oderico Pamphili' 600 Stämme ausgefolgt".

Auch aus den „Fiumaner und Karlstädter Waldungen" sollte für Triest Schiffbauholz beigestellt werden. Diesbezüglich fanden zahlreiche „Verhandlungen der Hofkammer mit dem Hofkriegsrathe und dem Militär-Departement" statt, und der Triester Gouverneur Graf Zinzendorf befürwortete einen solchen Modus. Nun erfolgte aber der Nachweis, dass „die Gehege des Waldes Dletuo jährlich höchstens 182 Eichenstämme abgeben könnten" und dem wurde die Bemerkung angefügt, dass „Triest damit nicht gedient" sei. In dieser Beziehung ist ein Urtheil schwierig, weil das Aktenmateriale nur dürftig Daten enthält. Doch kann immerhin angenommen werden, dass die beiden Seebezirke Triest und Fiume bei der völlig getrennten Verwaltung und bei getheilten Interessen

[1]) Kabinets-Archiv, Staatsrath 1773.
[2]) Hofkammer-Archiv F. 104, Liberale.

nicht absonderlich bemüht gewesen sein mochten, einander Freundschaftsdienste zu erweisen.

Die Holzpreise hatten sich im ungarischen Littorale während des achten Decenniums wesentlich gesteigert, denn es musste „ein Kubikfuss Eichen mit 40, von Tannen mit 18 und von Buchen mit 12 Kreuzern bezahlt werden. Nach der damaligen Berechnung erforderte der Bau eines Schiffes „von 80—100 Tonnen: 2300 Kubikfuss Eichen-, 780 Kubikfuss Buchen- und 550 Kubikfuss Tannenholz, daher der Schiffskörper allein 1854 Gulden C. M. für das Holz absorbirte (der Gulden ist nach der damaligen Wiener Währung mit 60 Kreuzern veranschlagt.[1])

Holzausfuhrsverbote mussten wiederholt erlassen werden und bezogen sich „sowohl auf das hungarische Littorale, als auch auf Krain und Istrien". Ein Streiflicht auf die Gebarung wirft der Umstand, dass die Hofkammer wiederholt „Ausweise über Verbrauch und Ausfuhr des Schiffbauholzes" forderte, und ungeachtet energischer Noten nicht erlangen konnte[2]). Ursache war „der Unfug gewinnsüchtiger Monopolisten, welche nicht nur Schiffbauholz mittelst listiger Schwendungen, sondern auch Brennholz zusammengekauft und in ganzen Schiffsladungen in das Ausland versendet" hatten, so dass für Istrien und das ungarische Littorale drückender Holzmangel zu besorgen stand.

Charakteristisch ist der Umstand, dass 1778, als ein Vorschlag zur Errichtung einer Kriegsmarine erneuert vorgelegt wurde, Joseph II. bemerkte: „so viel mir bekannt, sind keine Stämme zum Schiffbau in den Karlstädter Waldungen vorhanden. Die Eichenwälder, die in Slavonien an der Sau liegen, davon ist das Holz nicht möglich" an die See zu bringen.[3])

Eine Herabminderung der Holzpreise im Littorale wäre durch Zufuhren aus Kroatien und Slavonien erreichbar gewesen. Selbe blieb aber für längeres Schiffbauholz auf der häufig in Kurven angelegten Karolinenstrasse ausgeschlossen. Die Zulässigkeit des Transportes lag nur in einer derartigen Regulirung der Kulpa, dass selbe zur Tragung grösserer Lasten tauglich gemacht worden wäre. Dazu konnte aber die Regierung nicht einrathen, weil die Kosten in keinem Verhältnisse zu den aus dem Schiffbau erwachsenen Vortheilen gestanden wären. Dazu kam

---

[1]) Hofkammer-Archiv F. 1593, Littorale.

[2]) Hofkammer-Archiv F. 109, Littorale 1749 bis 1800.

[3]) Haus-, Hof- und Staats-Archiv, staatsräthliche Akten. Vortrag vom 30. Jänner 1778.

aber noch ein zweites wichtiges Moment. Kaiser Joseph II. hatte den Schiffbaumeister Nocetti beauftragt, die kroatischen und slavonischen Wälder zu bereisen, und dann ein Parere abzugeben. Dieses lautete keineswegs günstig, denn Nocetti erklärte, dass die vorhandenen ausserordentlich zahlreichen Eichenbestände zum Schiffbauholz unbedingt untauglich seien, weil die Waldungen, häufigen Ueberschwemmungen ausgesetzt, ein sprödes und leicht brüchiges Materiale liefern würden.[1])

Zum Schlusse erübrigt noch, einen Blick auf jene Fahrzeuge zu werfen, deren die erbländische Handelsmarine sich in der zweiten Hälfte des XVIII. Jahrhunderts bediente, und die Ursachen klar zu legen, warum vorwiegend kleine Schiffe im Littorale verwendet wurden.

Den Massstab gab der Tonnengehalt (Tonnellata) von 20 Zentnern. Die grössten Kauffahrer enthielten bis 520, und die kleinsten ungefähr 44, auch wohl nur 15 Tonnen. Die grössten: „Brigantinen" genannt, führten auch einige Kanonen, hatten zwei Masten mit allen drei Segeln und ein Bugspriet. Mit den genannten von gleicher Grösse war die „Checchia"; sie hatte wie die Brigantine die „doppelt übersetzte zweimastige Takelage", den zugetakelten Fockmast und Bugspriet. Die Checchia war das eigentliche Nationalfahrzeug des Littorales und wurde hauptsächlich nur in Triest und Fiume gebaut.

An Grösse zunächst kam die „Polacca", welche zwei, auch drei hohe Masten aus einem Stück, Unter- und Bramsegel und Stagsegel auf dem Bugspriet, endlich 150—300 Tonnengehalt hatte.

Diesen Fahrzeugen ähnlich waren die „Tartanen" mit zwei bis drei Masten, von denen die vorderen „Pfahlmasten mit breiten Raasegeln" waren. Gewöhnlich war die Tartane auch zum Rudern eingerichtet. Die „Pinke" (Pinca) enthielt 100—150 Tonnen, hatte drei Masten, darunter die vorderen Pfahlmasten und ein Bugspriet. Am grossen Mast führten sie drei Raasegel, am (etwas vorwärts liegenden) Fockmast aber ein Ruthensegel. Zu den kleineren Fahrzeugen zählten: „Pieligo, Piparo, Trabaccolo, Tartanone, Martiga, Tartanella und Brazzera". Sie enthielten höchstens 100, aber auch wohl nur 20—15 Tonnen (manche Brazzera sogar nur 10 Tonnen) und unterschieden sich im Bau und in Ansehung ihrer Takelage wie die grösseren Merkantilschiffe von einander. Die

---

[1]) Hofkammer-Archiv F. 1593, Littorale.

kleinsten Boote hatten in Triest den Namen „Peota oder Caicco“ und wurden nur zum Aus- und Einladen u. dgl. gebraucht.[1])

War die erbländische Navigation vorwiegend nur „auf Küstenschifffahrt“ (Cabotage) beschränkt, so lässt sich der vorzugsweise Gebrauch von kleinen Fahrzeugen durch folgende Umstände erklären. Die Landzufuhr an der erbländischen Küste war zum grossen Theil beschwerlich und ging immer langsam von Statten. Kleine Fahrzeuge hatten daher den Vortheil, dass sie ihre Ladung geschwinder erhielten und nicht lange an einem Orte verweilen mussten. Eben dies begünstigte auch die Anmannbringung der Ladung. Mangelte es an einer Rückfracht, so war eine solche doch an, von dem ursprünglichen Reiseziele nicht entfernten Punkten der Küste leicht zu finden. Nur auf solche Weise konnten die einheimischen Rheder mit den fremdländischen in Konkurrenz bleiben.[2])

Vorstehende authentische Thatsachen beweisen, dass Oesterreichs überseeische Handelsversuche hauptsächlich aus Mangel der einheimischen Navigation scheitern mussten.

---

[1]) „Oesterreichs Handel nach der Levante“ von Freiherrn von Lichtenstern, Wien 1802.

[2]) Charakteristisch in dieser Beziehung ist, dass die Intendanza selbst 1766 an die Kaiserin berichtete, ein Verkehr der wenigen und kleinen erbländischen Fahrzeuge finde blos nach Dalmatien, Venedig, Fiume und Zengg statt; und die Ursache dessen sei „in dem Benehmen der Triester Kaufleute zu suchen, welche in ihrer Spedition die Neapolitaner und Papaliner Schiffe geflissentlich“ vorzögen „und die nationalen ohne Beschäftigung“ liessen. Hofkammer-Archiv, Bericht der Intendanza vom 4. Jänner 1766 an die Kaiserin.

VII.

Die überseeische Navigation 1774—1786.

Jene gewaltigen Kriege, die hauptsächlich mit navalen Streitmitteln der überseeischen Besitzungen und des Welthandels wegen von England, Frankreich, Spanien und Holland in der zweiten Hälfte des XVIII. Jahrhunderts geführt wurden, namentlich aber die Befreiungskämpfe in Nordamerika (1775) mussten mittelbar auf die übrigen europäischen Staaten insoferne zurückwirken, als diese mehr Freiheit in merkantiler Beziehung gewannen.[1]) Bei der Unsicherheit des Verkehres auf den Weltbahnen kam auch völlige Neutralität jenen Staaten zu Gute, welche den grossen Kolonial-Fragen ferne standen, und zu selben zählte auch Oesterreich.

Erwägt man, dass die Seemächte und darunter vornehmlich England mit ihren eigenen politischen Angelegenheiten so viel zu schaffen hatten, dass maritim-merkantile Bestrebungen der neutralen Staaten kaum Beachtung finden konnten, so wird erklärlich, dass kurz nach Ausbruch der Seekriege das Handelswesen in den kaiserlichen Niederlanden

[1]) Der Krieg zwischen Spanien und England wegen strittiger Grenzen in Florida und Carolina begann schon 1739; 1746 siegte Frankreich an der Coromandel-Küste über England; 1762 bekriegte Spanien England und 1779 sah es sich abermals dazu veranlasst. Die Sache der amerikanischen Befreiung von Englands Joch wurde auch in Afrika und Ostindien blutig verhandelt. Am 17. Oktober 1778 eroberten die Engländer Pondichery in Ostindien; 1779 bemächtigten sich die Franzosen der englischen Besitzungen am Senegal, wogegen die Engländer jenen die Insel Gorée wegnahmen. Nicht minder wechselvoll war der Seekrieg in den europäischen Gewässern. Die erste Seeschlacht auf der Höhe von Ouessant (27. Juli 1778) zwischen Admiral Keppel und dem Grafen D'Orvilliers, welch' letzterer die grosse Brester Flotte befehligte, blieb ohne wichtige Folgen. Die vereinigte französisch-spanische Flotte (60 Schiffe) bedrohte 1779 England mit einer Landung (unterblieb vermuthlich wegen Uneinigkeit der Verbündeten). Der Krieg in Indien gegen die Britische Kompagnie brach 1780 aus, und 1786 standen wieder England und Holland mit einander im Streite.

einen wesentlichen Aufschwung nahm; ja es schien für Ostende die glückliche Epoche Antwerpens gekommen zu sein.[1]) In dem dortigen Hafen ankerten die Kauffahrer fast aller Nationen und ein grosser Theil des holländischen Kommerzes zog sich nach Brügge und Ostende. Die Engländer und deren Partei in Amsterdam bemühten sich aus Rivalität, den flamländischen Seehandel empor zu bringen.

Aber auch Oesterreichs wirthschaftliches Interesse hing bereits mit dem wirthschaftlichen Streben aller europäischen Staaten innig zusammen. Zu Maria Theresia's Zeit hatten die Erbstaaten in Wechselbeziehung mit ganz Europa einen ganz anderen Standpunkt, als in den vorhergegangenen Geschichtsperioden. Ausserdem gab es kein europäisches Reich mehr, welches seinen volkswirthschaftlichen Wirkungskreis auf einheimische Produktion und blossen Innenhandel beschränkt hätte.[2]) In der zweiten Hälfte des XVIII. Jahrhunderts bestand eben kein höheres Ziel, als um den Besitz des grossen Welthandels zu kämpfen. Reichthum und Macht glaubte man allein darin suchen zu müssen, und daraus entstand eine neue Staatenpolitik. Doch wirkt die geographisch-physische Position eines Reiches am meisten auf das von ihm zu befolgende Wirthschaftssystem und dagegen muss alle Anstrengung vergebens bleiben.

Maria Theresia's Bestrebungen, den niederländischen mit dem italienisch-österreichischen Kommerz in enge Verbindung zu bringen,[3]) legte die überseeischen Handelsversuche auch bezüglich der Erblande nahe.

Unmittelbar dazu angeregt wurde die Kaiserin durch den „von deutschen Eltern geborenen Engelländer Namens Bolts." Wegen Zwistigkeiten mit der englischen Kompagnie hatte selber Ostindien verlassen. 1774 überreichte er in Wien „im Geheimen ein Promemoria" über die Errichtung einer erbländischen Handlungs-Kompagnie in Ostindien.[4]) Durch

---

[1]) Antwerpens höchste Blüte datirt seit dem XV. Jahrhundert. Unter Karl V. war die Stadt die herrlichste in der ganzen christlichen Welt. Der Verkehr dieses Seeplatzes stieg noch höher, als der portugiesische Ostindienhandel den levantinischen überflügelte; zu jener Zeit verfügte Antwerpen über 4500 eigene Schiffe. Mit Ende des XVI. Jahrhunderts sank diese Herrlichkeit, König Philipp II. von Spanien zerstörte sie bis auf die Wurzel.

[2]) Die Zeiten waren vorüber, in denen das alte Deutschland seine eigenen Erzeugnisse höher schätzte, als die Befriedigung von Bedürfnissen durch die Erzeugnisse des Orients und der neuen Welt.

[3]) Siehe Abschnitt III.

[4]) Hofkammer-Archiv F. 5356 (Kommerz).

dieses Schriftstück wurde die Aufmerksamkeit auf Malabar's Küste gelenkt, woselbst sich in der Gegend von Goa zwei Reiche befanden, die von England und Holland in kommerzieller Beziehung noch unabhängig waren.[1]) Auch China wollte Bolts in den Bereich der Spekulation gezogen wissen, weil in Canton und Macao fremde Schiffe, ohne Rücksicht auf Nationalität zugelassen wurden. Obschon der Staatsrath, welcher diese Fragen eingehend ventilirte, die für Oesterreich sich darbietenden Chancen als günstig anerkennen musste, wollte er, ohne Bürgschaft für den Erfolg, zu staatlicher Unterstützung nicht einrathen.

Ohne Wagniss ist es aber kaum möglich, im Welthandel Terrain zu gewinnen. Auch dazu hatte Maria Theresia den Muth. Sie pflichtete schon aus dem Grunde Bolts' Vorschlägen bei, weil durch deren Realisirung der Handelsgeist in den Erblanden mehr rege werden und die Navigation in Aufschwung kommen musste. Beides war ja in den letzten Dezennien nahezu ins Stocken gerathen. Glückte der erste Versuch, so stand überdies zu erwarten, dass Oesterreichs handelspolitische Stellung in Europa wesentlich sich festigen werde. Auch die 1731 verlorene Handelsfreiheit der kaiserlichen Niederlande musste ein wichtiges Argument bilden. Nach Artikel V des damals abgeschlossenen Friedenstraktates nämlich, war „in Folge der eifersüchtigen Machinationen Englands und Hollands" der „Handel von Ostende nach Ostindien gänzlich eingestellt" worden.[2]) Nun lag es eben im Bereiche der Möglichkeit, diesen Seeplatz von den bisherigen Fesseln zu befreien. Da auch Schweden und Dänemark in Ostindien Handlungs-Kompagnien besassen, gab es für die Seemächte keinen politischen Vorwand, Oesterreich von gleichen Unternehmungen auszuschliessen.

Um alle Hindernisse aus dem Wege zu räumen, war Oesterreich 1780 „auf Einladung der Kaiserin aller Reussen" der „bewaffneten Seeneutralität" beigetreten. Diese involvirte blos die Bestimmung, dass die einheimischen Kaufleute, welche die nach überseeischen Häfen bestimmten Fahrzeuge befrachten wollten, ausser den k. k. Flaggenpatenten und sonst noch üblichen „Schiffer-Legitimations-Dokumenten" in Triest ein Zeugniss nachsuchen mussten, „dass kein Unterthan der kriegführenden Mächte" an dem Unternehmen Theil habe.

---

[1]) Hyder Alî, der Enkel eines gemeinen Fakirs, hatte sich zum Beherrscher von Mysore emporgeschwungen und zwischen den Mahratten und Engländern in der Mitte ein nicht unansehnliches Reich gegründet.

[2]) Hofkammer-Archiv F. 104 (Kommerz).

Unaufhaltsam dringt das Streben nach Erweiterung und Vervollkommnung, so wie in irgend welcher menschlichen, auch in der staatlichen Richtung vor. In welcher Weise dies aber auch geschehen mag, ist doch kein Schritt nach vorwärts möglich, ohne denselben in ein richtiges Verhältniss zu dem Allgemeinen zu setzen. Und diese Beziehungen bestimmen den verzögerten oder rascheren Gang. Oesterreichs erleuchtete Monarchin hatte Ursache und Wirkung aus mütterlichem Wohlwollen überschätzt und darum übersehen, dass auf den erbländischen Seehandel jener von Ostende immer nur mittelbar zurückwirken konnte. Sie begünstigte aber Alles, was nur in irgend einer Weise dem Aufschwunge des Littorales förderlich schien. Darum fanden auch Graf Proli (ehemaliger Bankier[1]) und der Engländer Bolts, die Gründer der „Triester Ostindischen Handlungs-Kompagnie", bedingte Unterstützung seitens der österreichischen Regierung. Der Staatsrath hatte 1779 erklärt, „die Prolische Kompagnie von Antwerpen" sei „die tauglichste, vielleicht die einzige", welche ein solches Unternehmen mit „gutem Fortgange einleiten könnte".[2]) Nur ein Bedenken obwaltete und dieses bestand darin, dass in dem zwischen Proli und Bolts vereinbarten Kontrakte §. 8 letztgenanntem durch doppelsinnige Formulirung eine Hinterpforte offen gelassen wurde. Nun war es aber nicht Pflicht der Regierung, privatrechtliche Interessen von vorneherein sicherzustellen, und darum wurde der Consens mit gewissen Begünstigungen in Mauthsachen ertheilt.

Proli und Bolts machten aufmerksam, dass der Beginn der Spekulation nicht verschoben werden könne, bis aus den erbländischen Schiffswerften die nöthigen Fahrzeuge hervorgegangen seien. Demgemäss brachte auch das Triester Gouvernement die Bitte vor: „fünf Schiffe von auswärtigen Häfen, gedeckt durch die k. k. Flagge unter deme auslaufen zu lassen, dass der Retour in Trieste geschähe".[3]) In Erwägung der Sachlage musste der Staatskanzler wohl zur Bewilligung einrathen. Die zweifelhafte Fundation des Unternehmens scheint aber seinem Scharfblicke nicht entgangen zu sein, denn zur Versicherung, dass die „fünf Schiffe auch wirklich nach Triest zurückkommen", wurde per Fahrzeug ein Pönale zwischen 6 und 8000 fl. zu Gunsten der Triester Kommerz-Kassa festgesetzt. Auch musste, um die Kompagnie lebensfähig zu machen, ein

---

[1]) Sohn einer reichen Witwe, welche zu jener Zeit in Antwerpen einem der grössten europäischen Handlungshäuser vorstand. (Arneth, Maria Theresia.)

[2]) Kabinets-Archiv, Staatsrath 1779.

[3]) Hofkammer Archiv F. 104, Kommerz.

Vorschuss von 180.000 fl. aus Staatsmitteln gewährt werden, für welchen die Kontrahenten „Proli, Borkens, Nagels und Bolts" Bürgschaft leisten sollten.[1])

Misslich war der Umstand, dass die schnell zu befrachtenden Ostindienfahrer im österreichischen Littorale unbedingt nicht gemiethet werden konnten, und die Gesellschaft dadurch auch fremdländischen Seeleuten österreichisches, werthvolles Gut anvertrauen musste. Mit aller Zurückhaltung seitens der Regierung konnte auch nicht verhindert werden, dass zur „Hinfahrt" ausser Kupfer und anderen Landesprodukten erbländischerseits „meistens baare Münze die Fracht" bildete;[2]) denn die Unternehmer kannten das überseeische Absatzgebiet zu wenig, um erbländische Erzeugnisse auf den Markt bringen zu können. Den Gewinn erwartete die Gesellschaft allein von der Verwerthung der Rückfracht. Nach den damals herrschenden Ansichten war dies aber ein Fehler gegen das adoptirte Wirthschaftsprinzip und eine wiederholte Schädigung des erbländischen Nationalvermögens, indem Baargeld ähnlich wie im Orienthandel (siehe Abschnitt III) grossen Abfluss fand.

Wie so häufig in der Gegenwart, waren auch damals die Spitzen der Unternehmung für das Interesse der Aktionäre keineswegs bedacht. Ihnen lag vorerst nur daran, das allgemeine Vertrauen zu befestigen, und dies konnte am leichtesten dadurch geschehen, wenn in den Erblanden das Auslaufen zahlreicher Ostindienfahrer rasch nach einander verkündet wurde. So suchten 1779 „Graf Proli mit seinen Handlungs-Associirten Chevalier Borkens und Dominik Nagels" erneuert um die Erlaubniss an, auf ihre Rechnung zwei Schiffe ausrüsten und im Frühjahr 1780 „das eine von Triest, das andere von Livorno nach China ablaufen" lassen zu dürfen. Die Regierung aber gestattete diese Fahrt „unter k. k. Flagge" nur in dem Falle, als „Abfahrt, so wie künftige Abladung in Triest geschehe." [3]) Von Bienenfeld erbot sich 1780, zwei Schiffe auf seine Rechnung nach Bengalen und Coromandel zu senden, und 1781 suchte Graf Proli um Flaggenpatente für die beiden Ostindienfahrer „Les deux Soeures et Les deux Frères "nach. Ausserdem waren in diesem Jahre „Stadt Wien", „Kolowrath" und „Fürst Kaunitz" nach China, „Baron Binder" an die Küste von Goa und „La Trieste" nach Amerika bestimmt.

---

[1]) Kabinets-Archiv, Staatsrath, Konvolut Ostindienhandel 1783.

[2]) Hofkammer-Archiv F. 104, Kommerz.

[3]) Hofkammer-Archiv F. Y, Z (Kommerz).

In verschiedenen Geschichtswerken findet sich eine österreichische Kauffahrteiflotte von zwölf Ostindienfahrern verzeichnet, u. z. „Joseph und Theresia", „Kaunitz der Grosse", „Kaunitz der Kleine", „Kolowrath", „Baron Binder", „Belgiojoso", „Maximilian", „Stadt Wien", „der Ungar", „der Kroat" und „Graf Neni". Allerdings sind diese Namen spezifisch österreichisch und nebenbei der Mehrzahl nach von besonders gutem Klang, welcher geeignet war, in der Menge das Vertrauen auf die Unternehmung zu erwecken und zu befestigen. Aber in den vorhergehenden Abschnitten ist zur Evidenz nachgewiesen, dass im erbländischen Seegebiete nicht einmal zur Ausnützung der Adria eine einheimische Kauffahrteiflotte vorhanden war. Unmöglich können demnach die, blos mit österreichischen Namen getauften Schiffe, welche ausnahmslos sowohl der Provenienz, als des Eigenthumsrechtes nach, sich als fremdländisch darstellen, eine „österreichische Kauffahrteiflotte" genannt werden. Die Triester-Ostindische Handlungs-Compagnie war nach authentischen Quellen absolut eine Privat-Spekulation, und im Nachstehenden ist die Mythe widerlegt, welche zu erzählen wusste, dass Maria Theresia und Joseph II. sich mit Kolonialpolitik befassten.

Um den nach Ostindien bestimmten Kauffahrteischiffen Ansehen zu verschaffen und ihnen gleichsam den Stempel der Autorisation seitens der k. k. Regierung aufzudrücken, bemühten sich die Unternehmer, für die Kapitäne Charakter und Rang als österreichische Offiziere zu erlangen. Die bezüglichen Gesuche wurden insgesammt abschlägig beschieden. Als aber 1783 der Fall eintrat, dass das „der Triest-Fiumaner Handels-Kompagnie zuständige" Schiff „La Capricciosa" nach Amerika segeln und den direkten Handelsverkehr der Freistaaten mit dem österreichischen Littorale anbahnen sollte,[1]) sah sich der Kaiser veranlasst, ausnahmsweise von dem aufgestellten Prinzipe abzuweichen. Das Triester Gouvernement erachtete es nämlich, „zur Erreichung eines gewissen Ansehens" für unumgänglich nöthig, dem Leiter der Fahrt „den Titel und Rang eines Kapitäns von der Marine" zu verleihen. Aber selbst wiederholte Vorträge, welche man unter Anderem auch dadurch zu unterstützen suchte,

[1]) Mit Nordamerika wurde erst 1783 die handelspolitische Annäherung versucht. Joseph II. hatte den Greffier bei dem Finanzrathe zu Brüssel: Baron von Beelen mit dem Titel eines Hofkommerzienrathes nach Philadelphia „jedoch ohne bei dem Congress accreditirt gewesen zu sein", abgesendet. Beelen suchte 1784 einen Handelsvertrag zu erwirken, welcher zum Schlusse dieses Jahres bis auf geringfügige Bedenken zu Stande kam. Allerdings handelte es sich dabei vornehmlich um die Handelsinteressen der k. k. Niederlande.

dass der in Vorschlag gebrachte Georg Simpson [1]) ein ausserordentlich braver und geschickter Mann sei, fanden keine Berücksichtigung. Erst auf Kaunitzens Einrathen liess sich Joseph II. zur Resolution bewegen: „Dem Simpson will ich den Hauptmannstitel in der Armee, jedoch ohne Rang und Gage verleihen".[2]) Selbstverständlich gab dieser Präcedenzfall sogleich Anlass, dass die Ostindische Handlungsgesellschaft für ihren Schiffskapitän Duval de Favrence gleiche Auszeichnung nachsuchte, aber sowohl in diesem, als auch in allen folgenden Fällen kam ein abweislicher Bescheid. Der Monarch hielt den Rang eines k. k. Offiziers so hoch, dass er denselben in eine private Spekulation nicht verflochten wissen wollte.

Ebenso zurückhaltend zeigte sich die Regierung, bezüglich der Armirung der „von der Asiatischen Handlungsgesellschaft ausgerüsteten Schiffe" mit Kanonen. In den bezüglichen Vertragsbestimmungen war nämlich der Passus enthalten: „Nous ordonnons à notre Intendance Royale de Trieste, de lui délivrer des pièces destinées à cet usage, autant qu'on pourra, pour se servir à l'armement de ces vaisseaux." Nun waren aber die dem Triester Gouvernement anvertrauten Kanonen schon längst an erbländische Kauffahrer leihweise überlassen worden und die Bolts'sche Gesellschaft wendete sich an den Hofkriegsrath, welcher abweislichen Bescheid mit dem Bemerken ertheilte, dass die „angesuchte Abgabe der Kanonen und übrigen Artillerie-Erfordernisse wegen der dermalen vor sich zu gehen habenden Dotirung der verschiedenen festen Plätze nicht statthaft" sei.[3]) Obschon in die Details der Ursachen und Wirkungen nicht eingegangen werden kann, ist doch zu bemerken, dass noch 1783 „die Bolts'sche Triester Societät 100.000 fl. Kameralunterstützung", zur Ermöglichung „der Absendung ihres in Triest selgelfertig liegenden Schiffes" nachsuchte. Dagegen sprach der Staatsrath wichtige Bedenken aus, und es war kein Geheimniss mehr, dass zwischen Bolts und seinen Associirten Zerwürfnisse beständen. In dieser Angelegenheit bemerkte der Kaiser, da ihm „das ganze Bolts'sche Geschäft sehr verworren" aussehe, wolle er „gar keinen Entschluss fassen und darum" habe „es auch von dem Vorschuss gänzlich abzukommen", die Petenten sollten ihre eigenen Mittel anwenden, oder das Unternehmen „ganz fahren lassen."[4]) Noch charakteristischer für die ganze Situation erscheint der Umstand, dass

---

[1]) Ein Engländer.

[2]) Hofkammer-Archiv, Resolution vom 22. März 1783.

[3]) Hofkammer-Archiv F. 104, Konvolut 974, Kommerz.

[4]) Kabinets-Archiv, Staatsrath 1783.

bei fortgesetztem Drängen um eine staatliche Subvention Joseph II. sich genöthigt sah, „den Unternehmern bedeuten“ zu lassen, dass er „keinem seiner Unterthanen seinen Schutz, da wo er ihn verdient, je versage.“ [1])

Was nun die von der österreichischen Regierung angestrebten Versuche, überseeische Kolonien zu gründen, betrifft, so gehören dieselben völlig in das Reich der Fabel, da weder Maria Theresia noch Joseph II. sich je mit solchen Plänen trugen. Oesterreichs Politik auf dem Kontinente, seine Finanzen, der Mangel nicht blos einer Kriegs-, sondern auch einer Handelsmarine, kurz der ganze staatliche Bau konnte den entferntesten Gedanken an ein Kolonialwesen nicht aufkommen lassen. Wiederholt musste das Kaiserhaus während des XVIII. Jahrhunderts ein entscheidendes Wort in Europa sprechen, und schon darum allein gab es keinen Raum zu abenteuerlichen Spekulationen.

In jenen utopischen Träumereien über österreichische Kolonisation jenseits des Weltmeeres, von denen Geschichtswerke so viel Rühmliches zu erzählen wissen, spielte das Schiff „Joseph und Theresia“ die hervorragendste Rolle. Erklärlich wird dies dadurch, dass der eigentliche Urheber der Triester Ostindischen Handelsgesellschaft, Kapitän Bolts [2]), dieses Fahrzeug persönlich führte. Selbes, im September 1776 unter k. k. Flagge von Livorno absegelnd, wurde im Dezember an „Amerikas Ostküste“ [3]) verschlagen und lief am 24. im Hafen von Rio Janeiro ein. Nach Umsegelung des Vorgebirges der guten Hoffnung wurde das Schiff im März 1777 in der Bay von Delagoa bei der Mündung des Masonmoflusses auf eine Sandbank geworfen.“ Kapitän Bolts erachtete sein Fahrzeug für derart geschädigt, dass eine fernere Fahrt unmöglich sei. Während nun die Equipage damit beschäftigt war, die Ladung zu bergen, erhielt der Befehlshaber Bolts „in Delagoa von einem Häuptling, einem unabhängigen Schwarzen, den Hafen als Eigenthum.“ In Folge hoher Fluth gewann, wider alles Vermuthen, das Schiff die See. Bolts liess „zur Beschützung des Etablissements“ in Delagoa neun Kanonen und zehn

---

[1]) Kabinets-Archiv, Staatsrath 1783.

[2]) Erscheint in den Prozessakten des Hofkammer-Archives bald als Major, bald als Oberstlieutenant angeführt. Ein Ernennungsdekret ist nicht zu finden, während „Simpson“ (siehe oben) ausdrücklich zum Hauptmann ernannt wurde.

[3]) Nach der damaligen Auffassung ein Irrthum. Heute noch führt der Weg von Gibraltar nach dem Cap der guten Hoffnung knapp an Südamerika vorbei. Dass Kapitain Bolts schon im vorigen Jahrhunderte so navigirte, beurkundet seinen vorzüglichen maritimen Instinkt.

Personen zurück, nachdem zur förmlichen Besitzergreifung des an der Küste erworbenen Territoriums „ein kleines Bollwerk aufgeworfen“ und dort „die k. k. Flagge aufgehisst“ worden war. Mit dem Reste der Equipage, welche ursprünglich aus „155 Mann“ bestand, segelte Bolts, ohne an der Ladung Einbusse erlitten zu haben, im September 1777 nach Surate; die Golfe von Goa, Mangalore und Balliapatam berührend, [1]) richtete der Ostindienfahrer „Joseph und Theresia“ seinen Kurs nach der Coromandelküste und dem Meerbusen von Bengalen.

Die Nikobaren wurden Anfangs 1778 erreicht. Dort errichtete Bolts eine Faktorei, in welcher Gottfried Stahl als erster und Van Soest als zweiter Resident bestellt wurden. [2]) Das Aktenmateriale zeigt die Vorgänge bei der Bolts'schen Expedition in Nachstehendem keineswegs in jenem rosigen Lichte, in welchem sie von den zeitgenössischen Geschichtsschreibern dargestellt wurden. [3])

Das Schiff besuchte noch mehrere Punkte und kehrte dann nach Europa zurück, im Oktober 1780 das Vorgebirge der guten Hoffnung und im Mai 1781 Livorno erreichend. Die ganze Reise hatte vier Jahre, sieben Monate, zehn Tage gewährt, wovon die Ueberfahrt nach Ostindien allein 13 Monate absorbirte.

Minder glücklich waren die drei niederländischen Schiffe „Graf Belgiojoso“, „Erzherzog Maximilian“ und der „kleine Kaunitz“. Ersteres scheiterte auf der Höhe von Dublin und ging „mit Mann und Maus verloren.“ Auch der „Maximilian“ (wie ersterer nach China bestimmt) scheiterte, doch wurde ein Theil der Fracht gerettet. Der „kleine Kaunitz“ endlich, an die Küste von Madeira geworfen, büsste den grössten Theil der Passagiere und Ladung ein.

Ungeachtet dieser und ähnlicher Unfälle wusste die Handlungsgesellschaft durch glänzende und verlockende Schilderungen den Muth zu neuen Wagnissen aufrecht zu erhalten. Wesentlich befestigt wurde derselbe durch einen Bericht des k. k. Internuntius in Konstantinopel,

---

[1]) Hofkammer-Archiv F. 104, Kommerz; Gesandtschaftsbericht, einem Vortrage des Grafen Kaunitz (6. Juli 1778) beiliegend.

[2]) Hofkammer-Archiv F. 5356, Kommerz.

[3]) Damals betrachteten und beurtheilten die Historiographen den österreichischen überseeischen Handelsversuch von eng begrenztem und zugleich auch Partei-Standpunkte. Erhärten lässt sich dies, wenn man das Werk „Schweighofer: Versuch über den gegenwärtigen Zustand der österreichischen Seehandlung, Wien 1783“ mit dem Inhalte dieses auf Akten fundirten Abschnittes vergleicht. Auch dieser Autor pries im besten Glauben und mit der redlichsten Absicht ein Unternehmen, welches der reellen Basis entbehrte.

welcher folgenden Passus enthielt: „. . . . es ist ausser allem Zweifel, dass die Türkei den mittelst unserer Schiffe aus Indien gebrachten Waaren den stärksten Absatz sichern muss.“ Dies und die Kunde von den Erfolgen Bolts mit dem Schiffe „Joseph und Theresia“ gab Anlass zu den abenteuerlichsten und widersinnigsten Projekten für ein ausgedehntes österreichisches Kolonialwesen.[1]) Besonders erwähnenswerth ist jenes, welches auf „Erkaufung der Kolonie Cayenne von der Kron Frankreich“ und weiter „auf Besitzergreifung einiger dort liegender, noch unbewohnter Gegenden“ abzielte. In dem bezüglichen Memoire ist angeführt, Frankreich habe den Holländern Cayenne zum Kaufe angeboten, von letzteren aber sei „darauf nicht reflektirt worden.“ Graf Kaunitz bemerkte auf dem Schriftstücke, dass die österreichische Monarchie bei einer „Kolonie, die Frankreich nicht behalten und Holland nicht kaufen mag“, unmöglich ihre Rechnung finden könnte.

Mit Beendigung des nordamerikanischen Befreiungskrieges war auch der Verfall der Triester Ostindischen Handelskompagnie besiegelt. England, Holland uud Frankreich konnten ihren zeitweilig eingeschränkten, eventuell auch unterbrochenen transatlantischen Handel wieder aufnehmen, und da war eine Konkurrenz durch Anfänger völlig unmöglich. Uebrigens wäre der endliche Verfall auch dann unvermeidlich gewesen, wenn diese Eventualität sich nicht ereignet hätte.

Der Wesenheit nach lag der Keim zur Auflösung schon von vornherein in folgenden Umständen. Die Gesellschaft musste, bei dem Mangel einer erbländischen Navigation, alle zur überseeischen Fahrt nöthigen Schiffe um schwere Summen im Auslande ankaufen oder entlehnen, und nebstbei Ausrüstung, Bewaffnung und Bemannung aus eigenen Mitteln bestreiten. Dies allein vertheuerte den Frachtlohn in ausserordentlicher Weise und die dafür nöthigen Summen mussten dem

---

[1]) Beigetragen haben mochte Joseph II. Bereitwilligkeit, aus eigenen Mitteln das Unternehmen zu fördern. 1782 hatte der Monarch von der Brünner Tuchfabrik Muster in der Absicht abgefordert, „dem Hyder Alij feine Tücher zum Präsent zu machen“. Im folgenden Jahre wurden in der k. k. Porzellanfabrik für 2170 fl. Waaren angekauft, welche das Schiff „Graf Kobenzl“ gleichfalls als Geschenk für den indischen Fürsten an den Ort seiner Bestimmung bringen sollte. Damit war aber die ostindische Handlungsgesellschaft keineswegs zufrieden, sie wollte auch „dem Hyder Alij einige der in Triest befindlichen Kanonen zum Geschenke anbieten“. Aus der bezüglichen Korrespondenz des Triester Gouvernements mit dem Hofkriegsrathe geht aber hervor, dass letztere Stelle sich gegen eine solche Idee entschieden sträubte. (Hofkammer-Archiv F. 5365, Kommerz.)

österreichischen Nationalvermögen einen Verlust bereiten, ehe sich noch an Gewinn denken liess. Da äusserst wenige erbländische Produkte und Erzeugnisse, und wie schon erwähnt, hauptsächlich baare Summen die Hinfracht bildeten, da man den transatlantischen Markt und die dort herrschenden Verhältnisse gar nicht oder nur vom Hörensagen kannte, so ist es einleuchtend, dass die Mittel der Triester Ostindischen Handlungskompagnie versiegten, ehe noch daran zu denken war, in den Handelsplätzen jenseits des Oceans Boden gewinnen zu können.

Als 1786 die Katastrophe hereingebrochen war, suchte man aus dem Schiffbruche das vermeintlich Werthvollste zu retten. Die Triester Handelsgesellschaft wünschte nämlich die „Beibehaltung der k. k. Etablissements an der Küste von Malabar". In dieser Beziehung war der Fantasie des Einzelnen grosser Spielraum gelassen und dieselbe hatte offenbar eine bedeutende Rolle gespielt. Dabei darf aber auch wieder nicht ausser Acht gelassen werden, auf welch niederer Stufe zu jener Zeit die geographische Wissenschaft stand. Nach den amtlichen Ausweisen schrumpft der Apparat der Handelsgesellschaft, welchen sie in den fernen Reichen besass, auf ein Minimum zusammen. An der Küste von Malabar befand sich ein Chef-Resident, ein Faktor, drei Schreiber, 2 Chirurgen und ein Almosenier. In Pegu, so wie im Hafen von Rangoon hatte die Gesellschaft nur je einen Cancasal (Waarenschoppen) besessen, während die Geschäfte von fremden (armenischen) Agenten besorgt wurden. In China waren nur ein erster und ein zweiter Supercargo nebst zwei Schreibern exponirt. Völlig unaufgeklärt blieb das Schicksal der beiden Residenten Stahl und Van Soest auf den Nikobaren. Diesbezüglich lautet der diplomatische Bericht: „comme on n'a rien pu apprendre de positif sur la réclamation des Danois à l'égard de ces îles". Wie Graf Kaunitz dies vorhergesagt, hatten die oben angeführten „wenigen Beamten der Societät" auf die erste Nachricht vom Bankrotte anderweitig ihr Unterkommen gesucht, weil „die Faktoreien in der misslichsten Lage" sich befanden [1]).

Würden vorstehende, authentisch nachgewiesene Thatsachen nicht genügen, die traditionelle Unwahrheit zu widerlegen, Oesterreichs Regierung habe sich im verflossenen Jahrhundert mit Kolonialpolitik befasst, so müsste der folgend angeführte Ausspruch des Staatskanzlers jeden Zweifel beseitigen: „die Seestrasse um das Vorgebirg der guten Hoffnung ist dem Anschein nach die glänzendste, aber auch zugleich den

[1]) Hofkammer-Archiv F. 5356, Kommerz.

bekannten, und durch den üblen Erfolg unserer Triestiner und Ostindischen Seefahrer bereits mehr als hinlänglich erwiesenen Bedenklichkeiten ausgesetzt; zu geschweigen, dass selbe in Ansehung einer mit keiner Militär-Marine zur nöthigen Beschützung ihrer Flagge versehenen Nation niemals von Dauer und Bestande sein kann" [1]).

Durch Rührigkeit, gepaart mit Vorsicht und Klugheit, sollten auf dem Gebiete des Welthandels Eroberungen gemacht werden. Die Regierung war sich dessen wohl bewusst, dass in dem Masse, als Oesterreich mit weitaussehenden kommerziellen Unternehmungen hervortrat, sich die Gegnerschaft allerorts in Europa verstärken und vermehren müsse. Wenn die günstigen Konjunkturen gegen Ende des siebenten und bei Beginn des achten Decenniums zur Anbahnung einer österreichisch-überseeischen Navigation nicht ungenützt vorübergingen, so beweist dies nur, wie sehr man sich an leitender Stelle darüber klar war, dass ein grosser und mächtiger Staat, welcher eine Meeresgrenze besitzt, trachten müsse, an dem Welthandelsverkehre Theil zu nehmen. Keinesfalls aber sollte Oesterreich das kleine Holland [2]) in seinen Kolonialbestrebungen nachahmen; der Kampf der Handelsfreiheit und das sterbende Merkantilsystem zu Ende des XVII. Jahrhunderts musste ihm als Lehre dienen.

Auch nach dem Ruin der Triester Ostindischen Handlungsgesellschaft war die überseeische Navigation nicht aufgegeben. Es war ja in Oesterreichs Interesse, dieselbe zu ermuntern. Freilich konnte dies nicht in der von den Parteien gewünschten und angestrebten Weise geschehen. So z. B. wurde wiederholt an die Regierung die Bitte gestellt, „die Pforte" zu bewegen, einen „Hatti Scheriff an die Bassa von Cairo und Gedda (Dschidda) zu erlassen", um den Handelsweg nach Indien über Egypten einschlagen zu können. [3]) Abgesehen davon, dass Frankreich, als es nur leisen Wink von diesen Projekten erhalten, schleunig Gegenminen in

---

[1]) Hofkammer-Archiv F 1752 Littorale ex 52.

[2]) Das kriegerisch besser gerüstete England errang über Holland den Sieg, und dieses kleine Reich konnte seine weit entlegenen Kolonien weder vollständig beherrschen, noch besiedeln. Alle Kolonien, welche vom Mutterlande nicht unterstützt wurden oder unterstützt werden konnten, gingen in der eingebornen Bevölkerung unter. Endete die vom Mutterlande ausgehende Gewalt, so mussten nach einem Naturgesetze die Kolonisten zu Grunde gehen.

[3]) Es wurde auch ein Projekt zur Eröffnung des Suezkanales vorgelegt. (Hofkammer-Archiv F. 104.)

Stambul anlegte,[1]) erhob auch der Staatsrath Einsprache. Besonders bemerkenswerth ist aber die kaiserliche Entschliessung: dass, 1. „der Staat an dem ostindischen Handel kein besonderes Interesse, noch unmittelbar Theil zu nehmen, sondern sich hierüber blos auf die Ertheilung der Flaggenpatente und des allgemeinen, jedem anderen Zweig der Privatindustrie zukommenden Schutzes zu beschränken habe; 2. dass aber auch misslingende diesfällige Privatunternehmungen, wegen der darauf zu wendenden grossen Kosten zu gefährlich und nachtheilig sind, als dass es gleichgiltig wäre, dass erbländische Unterthanen sich in derlei Unternehmungen ohne hinlängliche Vorsicht und solchen Kräften einlassen, die der Sache gewachsen sind und dauerhaften Erfolg versprechen können."[2]) Für die Zukunft wurde der Grundsatz aufgestellt, Ostindienfahrern die k. k. Flagge nur dann zu bewilligen, wenn „Schiff, Ladung und die ganze Rechnung der Expedition Inländern" zuständen. Dies war ein Gebot der äussersten Nothwendigkeit, weil sonst Oesterreich Gefahr lief, seine Flagge in Misskredit und dadurch den Staat im Weltverkehre um den ihm gebührenden Rang zu bringen.

Uebrigens war nach dem Verfalle der Bolts'schen Handelsgesellschaft nicht die geringste Wahrscheinlichkeit übrig, dass „die Triester Handelsleute sich auf die Fortsetzung der Unternehmung einlassen" konnten, und darum fiel im Staatsrathe die Bemerkung: „man würde den Triester Negotianten einen schlechten Dienst erweisen, sie dazu zu überreden"[3]).

Das ganze historische Resultat, welches sich aus dem überseeischen Handels- und Navigationsversuche ziehen lässt, kann in Folgendem seinen Ausdruck finden: Hätte die unleugbare Unterstützung seitens der Regierungvon Nutzen sein sollen, so musste eine einheimische Navigation überhaupt bestanden und dieselbe überdies einen grossen Grad der Entwicklung erreicht haben. Letzteres involvirte das Vorhandensein einer entsprechenden Kriegsmarine, um der Kauffahrteiflotte Sicherheit, Schutz und Ansehen zu verleihen. In dieser Beziehung hatte nachgewiesenermassen Oesterreichs Regierung das Nothwendige mit Beharrlichkeit angestrebt.

---

[1]) 1785 verbreitete sich sogar das Gerücht, dass „die Pforte dem französischen Hofe das Privilegium des freien Handels über das rothe Meer nach Ostindien ertheilte". Thatsächlich war eine französische Brigg, von Mr. Druguet befehligt, an Aegyptens Küste erschienen, doch erzielte selbe keinen anderen Erfolg, als dass die k. k. Konsulen im Oriente auf Frankreichs Schritte um so aufmerksamer wurden.

[2]) Hofkammer-Archiv F. 104, Kommerz.

[3]) Kabinets-Archiv, Staatsrath 1786.

Vom Anfange bis zum Ende blieb die Aktion Fremden völlig überlassen. Dass diese Oesterreichs Interessen gar nicht oder nur in geringem Masse vor Augen hatten, geht daraus hervor, dass die „Kontrahenten Proli, Borkens und Nagels" sich weigerten, bei dem Zusammenbruche der Kompagnie ihren Antheil an jenen 180.000 fl. zurückzuerstatten, welche das kaiserliche Aerar vorgestreckt hatte.[1]) Was nun den Kapitän Bolts betrifft, so kann ihm Energie und Thatkraft nicht abgesprochen werden. Doch verfolgte er Ziele, an die man in Oesterreich weder denken konnte, noch durfte. Was den Engländern bei dem überseeischen Handel frommte, liess sich unbedingt nicht auf die erbländischen Verhältnisse anwenden. Aber gerade diese mussten die Basis der Unternehmung sein.

Irrthümer und Missgriffe hätten keinesfalls in so grossem Massstabe Platz greifen können, wenn nicht in Allem nach spezifisch englischem Muster vorgegangen worden wäre. Es handelte sich vorerst darum, jenseits des Weltmeeres ein Absatzgebiet für die erbländische Produktion zu gewinnen und kommerzielle Verbindungen anzuknüpfen; ferner jene überseeischen Waaren aus erster Hand zu erwerben, die vor allem dem Erbreiche und in zweiter Linie dem österreichischen Levantehandel zu Gute kommen sollten. Beides war erreichbar, wenn einheimische Kaufherren die Seele des Unternehmens bildeten, wenn selbe die österreichischen und überseeischen Marktverhältnisse richtig zu würdigen und darauf ihre Spekulation zu basiren verstanden, wenn die Verfrachtung durch erbländische Kauffahrteischiffe geschah, endlich wenn diese in Kriegsschiffen einen moralischen und physischen Halt fanden.

Das völlige Verkennen der Sache an und für sich, und die sanguinischen Hoffnungen des durch Reklame irregeführten Publikums spiegeln sich in den Druckschriften jener Zeit. So z. B. äusserte sich Schweighofer: .... „unsere Besitzungen in Ostindien sind eben nicht unbeträchtlich. Was kann sich nicht der Staat für Vortheile aus selben versprechen. Die Nikobarischen Inseln sind zum Handel nach dem bengalischen Meerbusen, China und Japan sehr gelegen. Die Strecken Landes, welche uns der Hyder Ali im Reiche Kanara eingeräumt, sind beträchtlich und nicht wenig bequem, die ostindischen Waaren zu sammeln und von da nach Europa zu schicken. Die Faktoreien, so wir am Persischen

---

[1]) Kabinets-Archiv, Staatsrath 1783.

Meerbusen erhalten haben, begünstigen unseren Kommerz ungemein etc. etc.".

In gutem Glauben schrieb Schweighofer ferner: „die meisten Schiffe sind bewaffnet und führen 24, 30 und auch mehrere Kanonen. Das kriegerische Ansehen dieser Handlungsschiffe ist ein auffallender Zug in dem österreichischen Seewesen (!), es zeigt gegenwärtig, wessen Geist sie künftig sein werden. Sie haben es schon gewiesen, dass ihre Kanonen nicht auf die Verdecke hingepflanzt sind, um nur Ankunft und Abschied von den Seestädten zu verkünden, sondern um Jedem mit Macht sich entgegenzusetzen, der sich erkühnt, selbe in ihrem Laufe zu beunruhigen; sie sind die stille Marine Oesterreichs, wodurch die Handlungsschiffe sich selbst gefürchtet machen, und dabei vielleicht ebenso sicher sind, als wenn die Kriegsschiffe und Fregatten in den Häfen liegen, während dass jene den Anfällen des Feindes ausgesetzt sind". Letztere Bemerkung ist offenbar ein Ausfall auf die Triester Kaufherren, welche die beiden zu Porto Rè erbauten Fregatten nur zum Schutze ihres Hafens in Anspruch nehmen wollten[1]).

Nicht von der Willkür eines Volkes oder seiner Regierung hängt es ab, einen Zweig der Nationalwirthschaft mit einem anderen zu vertauschen. Unabänderlich werden die Quellen des Wohlstandes in jedem Staate von dessen politischen und natürlichen Landesverhältnissen bestimmt. Fruchtlos würden England und Holland durch Beschränkung auf eigene Produktion sich bemüht haben, mächtig und reich zu werden. Aber ebenso fruchtlos wäre Oesterreichs Mühen gewesen, durch Kolonien oder den überseeischen Handel seinen Volkswohlstand rasch zu erhöhen. Den von den Erbstaaten zu verfolgenden Weg schrieb ihre geographische Position vor. Er wurde von Maria Theresia mit der ihr so sehr eigenen mütterlichen Klugheit betreten und nach deren 1780 erfolgten Tode von Joseph II. in einer Weise verfolgt, welche Oesterreichs Stellung nicht blos in merkantiler, sondern auch politischer Beziehung hätte zum Besseren wenden können. Darum ist die im nächsten Abschnitte dargestellte Periode eine der wichtigsten und bedeutungsvollsten in der Geschichte Oesterreichs.

---

[1]) Den Autor beseelte warmer Patriotismus und dieser mag ihn wohl veranlasst haben, die überseeische Navigation in rosigem Lichte zu schildern.

VIII.

Die navalen Streitmittel und das Seegebiet unter Kaiser Joseph II. 1780—1790.

Gleich beim Regierungsantritte Joseph II. hatte Graf Kaunitz des Monarchen Aufmerksamkeit auf die Errichtung einer Kriegsmarine zum Schutze der erbländischen Seeschifffahrt gelenkt. Er bemerkte, dass dadurch allein jene Hemmnisse beseitigt werden könnten, welche dem Prosperiren der Monarchie in kommerzieller Beziehung im Wege stünden. Der grosse Staatsmann wies auf den mächtigen Einfluss hin, den das See-Welthandelswesen auf die Industrie und auf den allgemeinen Wohlstand eines Reiches auszuüben vermöge, dabei des Beispieles jener Nationen erwähnend, welche diese Quelle des Reichthums vernachlässigten. Geistvoll führt Kaunitz des Weiteren aus: man halte die Hindernisse für unüberwindlich, welche aus der physischen Lage der Erbstaaten hervorgingen und die einheimische Seeschifffahrt stets in enge Grenzen bannen würden. Man habe stets unterlassen nur den Versuch zu machen, die Kräfte anzustrengen, um es wenigstens so weit zu bringen, als es die Natur der Sache gestatte.

Vor Allem sollte daran gegangen werden, die sich in den Weg stellenden Hindernisse zu beseitigen. Als eines der wesentlichsten wurde die fortwährende Gefahr für die erbländischen Kauffahrer im Mittelländischen Meere bezeichnet, welche aus der Schutzlosigkeit gegen die Barbaresken hervorging. Treffend bemerkt Kaunitz, die österreichische Seeschifffahrt befinde sich in einer fortwährenden Oscillation. Jede politische Bewegung im Auslande bringe Oesterreichs Handel tödtliche Schläge bei und das allmälig und mühsam gewonnene Terrain laufe in jedem Momente Gefahr, wieder völlig verloren zu werden. Nur der Besitz einer Kriegsmarine hätte Verlusten vorbeugen oder die erlittenen Schläge abschwächen können. Wiederholt sei der Anlauf zur Gründung einer

navalen Streitmacht genommen worden, doch hätten sowohl die Anfänge als die Projecte jedesmal den Keim der Zerstörung in sich getragen; denn niemals seien Zweck, Basis und Ursprung richtig aufgefasst und dann die Mittel stets so schlecht gewählt worden, dass diese sich bald als völlig unbrauchbar erwiesen.[1])

Alsbald wurde dem Kaiser das Projekt für die Errichtung einer Kriegsmarine vorgelegt. Für den ersten Stamm der navalen Streitmittel wurden 500.000 fl. gefordert, und die Unterhaltungskosten sollten sich auf 170.000 fl. jährlich belaufen. Sowohl Anlagekapital als Jahresaufwand sollten, wenigstens zum Theil, aus jenen Staatseinkünften amortisirt werden, welche der bei vorhandenem staatlichen Schutze mehr und mehr in Aufnahme gekommene Seehandel in erhöhtem Masse abwerfen musste. Allerdings war dies blos die Anweisung auf eine unsichere Zukunft.

Beantragt waren:

		Kanonen		Anschaffungskosten	Bemannung	
		für ein Schiff	Zusammen		Equipage	Besatzung
1	Vaisseau de guerre (Linienschiff) .	60	60	102.000	320	60
2	Frégates (Fregatten)	32	64	97.000	300	60
2	„ „	26	52	82.000	260	40
2	Flûtes (Magazinschiffe)	20	40	69.000	136	26
2	Cootres (Kutter)	8	16	23.000	54	12
2	Chasses-marée (kleine zweimastige schnellsegelnde Schiffe)	6	12	16.000	28	12
4	Brigantines (Brigantinen)	16	64	64.000	112	60
2	Canonniéres (Kanonenboote) . . .	4	8	4.000	18	12
2	Bateaux de port (Hafenschiffe) . .	2	4	3.000	14	6
	Zusammen . .		320	460.000	1242	288

Besoldungen:

		Jährlicher Gehalt	
		für den Einzelnen	Zusammen
		Gulden	
1	Chef d'Escadre (Marine-Kommandant)	4000	4.000
2	Capitaines de vaisseau (Linienschiffs-Kapitäns) . .	2000	4.000
2	„ „ frégate (Fregatten-Kapitäns) . . .	1200	2.400

[1]) Haus-, Hof- und Staats-Archiv, Vortrag des Staatskanzlers aus dem Jahre 1780.

		Jährlicher Gehalt	
		für den Einzelnen	Zusammen
		Gulden	
6	Lieutenants de vaisseau (Linienschiffs-Lieutenants)	800	4.800
6	Enseignes de vaisseau (Linienschiffs-Fähnriche) .	500	3.000
6	Lieutenants de frégate (Fregatten-Lieutenants) .	400	2.400
12	Gardes de Pavillon (Seecadetten)	300	3.600
3	Capitaines de port (Hafen-Kapitäns)	600	1.800
3	Officiers maitres-constructeurs (Fregatten-Lieutenants)	800	2.400
3	Officiers ingénieurs de la marine (im Range von Fregatten-Lieutenants)	800	2.400
3	Chirurgiens de la marine (Marine-Chirurgen) . .	400	1.200
3	Aumôniers (Schiffscapläne)	300	900
3	Pilotes côtiers (Lotsen)	300	900
12	„ de vaisseau (Steuerleute)	150	1.800
24	Pilotins (Steuermannslehrlinge)	60	1.440
12	Maitres d'équipage (Hochbootsmänner)	90	1.080
24	Contre-maitres (Maaten)	60	1.440
6	Aides chirurgiens (Chirurgische Gehilfen)	200	1.200
12	Tonneliers (Böttcher)	60	720
12	Voiliers (Segelmeister)	60	720
6	Armarines (Armuriers) (Büchsenmacher)	60	360
12	Maitres-canonniers (Geschützmeister)	60	720
1260	Matelots (Matrosen)	20	25.200
	Vermehrung der Löhnung der Equipage zur See . . .	—	25.200
	Verpflegung der Equipage zur See per Tag 8 kr. . . .	—	59.520
	Offizierstisch zur See mit 1 fl. per Tag und Kopf . . .	—	14.760
	Aufbesserung der Kost für die Equipage zur See 3 kr. per Tag	—	2.160
		Zusammen .	170.120

Diesem Entwurfe [1]) waren Reglements für den Schiffsdienst und für die Administration beigefügt. Ein Vergleich des 1780 eingereichten Projektes mit jenem, welches Chevalier de Maussée 1768 ausarbeitete, zeigt, dass die Auffassung den erbländischen Verhältnissen besser

[1]) Haus-, Hof- und Staats-Archiv „sur la création d'une marine 1780".

angepasst war. Nicht Hafen- und Küstenschutz, sondern Sicherung der Navigation, vorerst im Mittelländischen Meere und Hebung des Ansehens der k. k. Flagge auf allen Meeren, sollte der Zweck der navalen Streitmittel sein.

Wenn Joseph II. die eindringlichsten Vorstellungen eines Kaunitz völlig unberücksichtigt liess, so hatte er triftige Gründe. Angenommen, das Projekt liess sich leicht realisiren, woran nicht zu zweifeln ist, so würde sich dadurch Oesterreichs handelspolitische Position überhaupt, und bezüglich des Levantehandels insbesondere, keineswegs gebessert haben. Mit Gewaltakten zur See, vorausgesetzt, dass die neue Kriegsmarine zu solchen berechtigte, war noch lange nicht das Agens geschaffen, den Seehandel erweitern und die in Verfall gerathene Navigation rasch emporbringen zu können. Berechtigung dagegen hatte die 1764 von Maria Theresia angebahnte Schaffung navaler Streitmittel. Denn alle Gebilde in einem grossen Staatswesen können nicht nach theoretischem Plane, mit einem Rucke, sondern der Nothwendigkeit gemäss nur allmählich entstehen. Der grossen Kaiserin Streben in solcher Richtung scheiterte aber völlig, und in Folge dessen steigerten sich die ursprünglichen Uebelstände derart, dass 1780 der Versuch, plötzlich eine Kriegsmarine zu errichten, ein Palliativmittel zweifelhafter Art gewesen wäre.

Eben der Türkenkrieg 1788—1789[1]) sollte jene Hindernisse aus dem Wege räumen, welche dem für die Erblande vortheilhaftesten Aussenhandel entgegenstanden. Die freie Schifffahrt auf der Donau bis in den Pontus, und die ungefährdete Navigation auf dem Mittelländischen Meere nach der Levante waren das Ziel, welches Joseph II. mit dem Schwerte erringen wollte, nachdem der diplomatische Weg in solchen Beziehungen stets fruchtlos betreten wurde.[2]) Bei einer für Oesterreich günstigen Entscheidung des Kampfes mussten sich dann alle jene Bedingungen von selbst ergeben, welche für eine lebhafte Navigation nothwendig sind, und die Kriegsmarine, als Correlat des Seehandelswesens, entstand durch die Ausbreitung des letzteren.

Die beiden Kutter aus den Niederlanden.

Es ist mit Grund anzunehmen, dass Joseph II., welcher, wie in der Folge nachgewiesen, sich schon vor seinem Regierungsantritte

[1]) Siehe diesen Abschnitt.

[2]) Diesbezüglich enthalten die Akten der Hofkammer äusserst interessante Daten, welche beweisen, dass kein Schritt unversucht blieb, die Pforte zu jenen Kon-

bezüglich des Orients mit grossen politischen Entwürfen getragen hatte, die Kriegsmarinefrage insolange in suspenso lassen wollte, bis der geeignete Zeitpunkt zur Aktion gekommen war. In Folge der politischen Constellationen musste derselbe nahezu fünf Jahre hinausgeschoben werden. 1784 traten aber Umstände ein, welche unvermuthet auf den Beginn der Rüstung im Littorale zurückwirkten. Als nämlich der Kaiser in genanntem Jahre den Barrieren-Traktat vernichtet [1]) und von Holland gefordert hatte, dass dieses dem österreichischen Handel die Schelde öffne, musste er zum Schwerte greifen, weil die Holländer gewaltsam jene Schiffe zurückwiesen, die unter kaiserlicher Flagge die Schelde hinabfahren wollten. Aber nur zu bald zeigte sich, dass Frankreich, auf dessen Freundschaft Joseph II. gezählt hatte, und ausserdem noch andere Kabinette dem Kriege gegen Holland nichts weniger als geneigt seien. Und dies bewog den Regenten Oesterreichs zu sofortigem Friedensschlusse, welcher am 20. September und 8. November 1784 erfolgte.

Die Rüstungen gegen Holland, nunmehr überflüssig, machten auch navale Streitmittel verfügbar. Unter diesen befanden sich „zwei Kutters von je 20 Kanonen, welche ab aerario angekauft" worden waren [2]). Der Kaiser ertheilte nun 1785 den Befehl, dieselben in das Littorale zu ziehen und zwar unter dem Prätexte „um den einheimischen Kommerz zu schützen und alle möglichen Insulten hintanzuhalten" [3]). Im Frühjahr 1786 sollten „die Kutters bei guter Witterung von Ostende nach Triest segeln", doch geschah dies erst im Herbste, denn sie trafen am 4. Oktober ein.

Zu Ostende waren die beiden Kriegsfahrzeuge „mit der erforderlichen Equipage versehen" worden. Von deren Beibehaltung konnte aber bei der in den k. k. Niederlanden herrschenden Stimmung nicht die Rede sein.

---

zessionen zu bewegen, welche für das Erbstaaten-Kommerzwesen eine Lebensfrage waren.

[1]) Laut des von der Regierung der vereinigten Niederlande im Haag am 29. Jänner 1713 zur Sicherung der Grenzen gegen Frankreich unter Englands Garantie mit Oesterreich abgeschlossenen Traktates behielt Holland das Besatzungsrecht in folgenden Festungen der kaiserlichen Niederlande: Namur, Tournay, Menin, Furnes, Warenton, Ypern und Fort Knocke ausschliesslich, in Ruremonde und Dendremonde aber gemeinschaftlich mit Oesterreich. Venloo und Stevensweert wurden an die Niederlande abgetreten. Zur Erhaltung und Verstärkung dieser Plätze war vom Kaiser die Bezahlung von 500.000 fl. jährlich festgesetzt worden, was nach Brechung des Vertrages unterblieb.

[2]) Kabinets-Archiv, Lacy'sche Akten.

[3]) Hofkammer-Archiv F. 111, Nr. 21, Kommerz.

Theils zur „Schonung des Aerarii, theils um die Leute selbst in ihrem geäusserten Verlangen der Rückkehr nach Ostende nicht zu hindern", wurde beantragt, die Equipage förmlich zu entlassen. Jedes Individuum sollte „die ins Verdienen gebrachte akkordmässige Monats-Gage, dann die Rückreise-Gebühr (alle zusammen 5100 fl. 14 kr.)" erhalten. Auf kaiserlichen Befehl blieben „die Offiziers und Subalternen" vorläufig im Dienste gedachter zwei Kutter [1]).

Die neue Bemannung beabsichtigte der Hofkriegsrath „aus der kroatischen Seeküste von Unterthanen, die schon mehrere Seereisen auf Kauffahrteischiffen gemacht und Proben ihrer Geschicklichkeit abgelegt" fürzuwählen. Darauf hin erliess der Kaiser am 9. Jänner 1786 das Handbillet, die Schiffsequipage „von der Seekompagnie des Ottochaner und Liccaner Regiments und auch die Artilleristen von der Grenze". . . die Offiziere aber von den Segnaer (Zengg), Fiumaner und dortigen Unterthanen" zu nehmen [2]). Nach dem Antrage des Hofkriegsrathes sollte auf jedem Kutter „die Anzahl der Marinärs mit Einbegriff der Gardesmarine in 40, jene der Soldaten (Besatzung), sammt den Kanoniers, Offizier und Kadeten in 22 Köpfen bestehen". Für letztere wurde nachträglich „zur Erhaltung der Mannszucht" noch ein Infanterieoffizier vorgeschlagen, mit der Bemerkung, dass nur solche Infanteriekadeten vorzuschlagen seien, welche Hoffnung geben, „sich zu geschickten Seeoffiziers" auszubilden. Bei dieser Gelegenheit stellte die oberste Militärbehörde auch die Anfrage [3]) „ob nicht den zwei Kapitains der Majors-, den Oberlieutenants der Kapitains- und den Unterlieutenants der Oberlieutenants-Charakter verliehen werden wollte". Dieser höhere Rang war aber „lediglich nur den beim General- (Eskadre-) Kommando der Kutters angestellten Seeoffizieren" keineswegs aber „den zur Besatzung abzugebenden Militäroffizieren" zugedacht.

Wie aus Vorstehendem zu entnehmen, hatte Joseph II. dem Hofkriegsrathe ursprünglich vorwiegenden Einfluss auf das Wesen der Kriegsmarine eingeräumt. Derselbe scheint aber bald wieder von Seite der Kommerzialbehörde paralysirt worden zu sein. Zweifellos kam es zwischen der obersten Militärbehörde und dem Triester Gouverneur [4]) wegen Besetzung der Offiziersstellen zu einer Kontroverse.

---

[1]) Hofkammer-Archiv F. 111, Konvolut 49, Kommerz.

[2]) Kabinets-Archiv, Lacy'sche Akten.

[3]) Am 20. Jänner 1787, Hofkammer-Archiv, Kommerz, F. 111.

[4]) Pompejo Graf Brigido, bis 1782 Landeshauptmann in Krain, wurde in diesem Jahre zum „Gouverneur von Triest und der vereinigten Grafschaft Görz und

Es begann das nämliche Spiel, welches die Ueberlassung der beiden in Porto Rè erbauten Fregatten an Toscana herbeigeführt hatte. Schon die Frage über Besetzung der Kommandanten- und Offiziersstellen gewährt ein Spiegelbild der früheren Vorkommnisse. Ungeachtet der aus Ostende gekommene Kapitain Thomas Botts nur der englischen Sprache mächtig war, befürwortete doch das Triester Gubernium dessen Beibehaltung als Kommandanten für beide Kutter „mindestens für ein Paar Jahre". Als Grund wurde angeführt, dass die Leitung dieser Art Schiffe auch besondere Uebung und Geschicklichkeit erfordere. Der Umstand, den Oberbefehl einem fremden, der Landessprachen nicht mächtigen Kapitain anzuvertrauen, musste allein schon nachtheilige Consequenzen herbeiführen.

Viele Bewerber traten für die übrigen Offiziersstellen auf. Unter ihnen war auch der „Baden-Durlachische Regimentshauptmann" Pogunikovich, welcher vormals als „Kommandant der Militärbesatzung" mehrere Seereisen mitgemacht hatte. Darauf gestützt, beanspruchte er den Posten „des zweiten Schiffs-Kapitains". Da aber ihm, so wie vielen seiner Mitkompetenten, nautische Kenntnisse mangelten, wurde er mit den übrigen abgewiesen. Der Hofkriegsrath hielt die Anstellung nur in dem Falle zulässig, als man „auf denen Kutters selbst eine nautische Schule halten, und allda einige Jünglinge theoretisch und praktisch unterrichten" wollte. Wie aus den folgend angeführten Nachweisen zu ersehen, befand sich auf den beiden Kriegsfahrzeugen ein buntes Gemisch von verschiedenen Nationalitäten, sowohl im Offizierskorps, als auch in der Schiffsequipage. Dies findet seine Erklärung darin, dass das Triester Gubernium seine Schützlinge unterzubringen suchte, während die Militärbehörde den Intentionen des Kaisers gerecht werden wollte. Major Baron Simbschen berichtet nämlich am 20. Jänner 1787 an den Hofkriegsrath „..... überhaupt aber scheint es, dass das Triester Gubernium nicht geneigt, einige Seeoffiziere von hier (dem kroatischen Littorale) zu nehmen, sondern vermuthlich den alldortigen Subjekten mehr gewogen seie, welches für die allhiesige Jugend sowohl, als für deren Eltern in Anbetracht deren, bei Erlernung nautischer Wissenschaft gehabten vielen

---

Gradiska" ernannt und ihm „zugleich im Seeplatz nach der dort eingeführten Verfassung die Civil-Hauptmanns- und Militär-Kommandantenstelle verliehen". Der neue Gouverneur war erst 1776 in den Grafenstand erhoben worden und stammte aus einer illyrischen Familie. (Kabinets-Archiv, Lacy'sche Akten, Stück vom 12. Oktober 1782.)

Unkösten eine ganz betrübte Aussicht, und die Aufnahme dieses Schulkurses schädliche Folgen nach sich ziehen wird." [1])

Bezüglich der Equipage erklärte Botts gleich Anfangs, dass „zur Manöverirung dieser Kutters wenigstens ein Dritttheil gut geübter Matrosen unumgänglich nothwendig" sei. Auch in dieser Beziehung trat das Triester Gouvernement in Gegensatz zur obersten Militärbehörde. Ersteres wollte, wenigstens für mehrere Monate „verlässliche Individuen von der Ostende'er Equipage" anwerben. Dem auszuweichen, wurde vorgeschlagen, „die Kutters von darum zu Brigantinen umzugestalten", weil „alldann die Seeleute des österreichischen Littorale" dazu taugen dürften.[2]) Ungeachtet in dieser Beziehung wiederholt Vorschläge gemacht wurden, kam es doch zu keinem Kompromisse und der Hofkriegsrath bemerkte bezüglich der beabsichtigten Verschleppung der Sache, dass nicht einzusehen sei, „warum nicht auch die Marineurs des österreichischen Littoralis, wenn sie nach und nach mitten unter anderen, hinlänglich erfahrenen Leuten auf diesen Kutters angestellt werden, auch allmälig das hiebei nöthige Manöver sollten erlernen können." [3])

Ungeachtet das Karlstädter Generalkommando bereitwilligst dem Triester Gubernium die Zusicherung gegeben hatte, die Besatzungstruppe und die „zur Bedienung der Artillerie nöthigen Leute" aus dem Grenz-Dienststand des Liccaner- und Ottochaner-Regiments beistellen zu wollen, kam die Marineangelegenheit doch nicht in Fluss, und der Wunsch Joseph II., dass die beiden Kriegsfahrzeuge „für das Frühjahr 1787 dergestalt hergestellt und mit allem Nöthigen versehen seien, um auslaufen zu können", war noch weit davon entfernt, in Erfüllung zu gehen.

Thatsächlich angestellt waren auf dem:

K. k. Kutter „Le Juste".

Capitaine Thomas Botts (Engländer), erster Lieutenant Jaques Williams (Engländer), zweiter Lieutenant Agentie de Conning (Niederländer), Oberbootsmann (maitre d'équipage) Cajetan Costa (Genueser), Geschützmeister (maître - canonnier) Vicento Panjetta (Toscaner),

---

[1]) Dies bezieht sich auf den Kurs für nautische Wissenschaft zu Zengg, welchen Maskarich als nautischer Professor leitete.

[2]) In dieser Beziehung wurden zahlreiche Pro und Contra vorgebracht, so dass über die Frage der Umgestaltung ein umfangreiches Aktenmateriale im Hofkammer-Archive vorhanden ist.

[3]) Hofkammer-Archiv, Sessionsprotokoll vom 20. November 1786, Nr. 1970.

Schiffszimmermann (maître-charpentier) Julius Lindemann (Hannoveraner), Segelmeister (maître-voilier) Antonio Banni (Toscaner), 1. Mate (Contre-maître) Francesco Donatino (Toscaner), 2. Mate (2. Contremaître) Joh. Bapt. Salla (Venetianer), 2. Geschützmeister Antonio Apostole (Triestiner), 2. Zimmermann Joseph Nogovich (Istrianer), 1. Quartiermeister Joseph Diana, 2. Quartiermeister Stipe Buttoracz (beide Kroaten), Bootsführer (Patron du canot) Joseph Botts (Engländer), Seekadet (garde marine) Julius Nocetti (Triestiner)[1]), Chirurg (Chirurgien) Johann Carubi (aus Zengg), Schiffsschreiber (Secrétaire) William von Murphy (Irländer), Commis aux vivres Rafaele Zulle (Ragusaner) und 33 Matrosen. Von letzteren stammte blos einer aus England, alle übrigen aus dem Littorale. Ausserdem befanden sich noch 4 Schiffsjungen (Mozzi) und 3 „Schiffsbuben" (Kajütenjungen) auf dem „Le Juste" aus den Erblanden. Die Besatzungstruppe bildete 1 Lieutenant (Joseph Izzo aus Wien), 1 Korporal, 1 Kanonier, 1 Tambour, 1 Kadet und 17 Soldaten der Grenzertruppe.

K. k. Kutter „Le Ferme."

Capitaine Georg Simpson (Schottländer), erster Lieutenant L. F. van Iseghem (Niederländer), zweiter Lieutenant Biaggio Maskarich (Ragusaner), Bootsmann (maître d'équipage) Oren Ovens (Niederländer), 1. Geschützmeister (maître-canonier) Franz Bilfan (aus der Militärgrenze), 1. Zimmermann (maître-charpentier) Laurenz Normann (Schwede), Segelmeister (maître voilier) Thomas Buttler (Engländer), 1. Mate (Contre-maître) John Allason (Schotte), 2. Mate (2. Contre maître) Jakob Czernogorich (aus der Militärgrenze), 2. Geschützmeister Francesco Patricio (aus Manilla), 2. Zimmermann Anton Blasich (aus der Militärgrenze),1. Quartiermeister James Simington (Schotte), 2. Quartiermeister Giovanni Romano (Triestiner), Patron du canot William Hazel (Irländer), Seekadet (garde marine) Ignaz Stauber (aus der Militärgrenze) Chirurg (Chirurgien) Xaver Kleindienst (Oesterreicher), Schiffsschreiber (Secrétaire) Pomier de l'Estang (Franzose), Commis aux vivres Pietro Pauss (aus der Militärgrenze), Koch Nicolo Rubinich (Istrianer), 32 Matrosen, 4 Schiffsjungen, 3 Schiffsbuben (insgesammt aus der Militärgrenze). Von dort stammte auch die aus 1 Offizier, 1 Korporal, 1 Tambour, 1 Kanonier, 2 Kadeten und 16 Soldaten bestehende Besatzung.[2])

---

[1]) Scheint der Sohn des öfter erwähnten Schiffsbaumeisters gewesen zu sein.

[2]) Hofkammer-Archiv F. 1539 (Musterliste vom 28. Mai 1787).

Die Beköstigung der Schiffsequipage hatte „das Camerale allein zu bestreiten.“ [1]) Nur zu bald erwuchsen bei der Zweitheilung der Verwaltung Differenzen zwischen Civil- und Militärbehörde, welche zu endlosen Schreiberein, keineswegs aber zu einer Einigung führten. So z. B. weigerte sich der Hofkriegsrath, welchem die zur Besatzung der Kutter verwendete Grenztruppe völlig entrückt war, die Kosten für Bekleidung und Ausrüstung auf sich zu nehmen, das Camerale hinwieder wollte nur den Sold bezahlen. [2]) Letzteres zum Theile unter dem Einflusse des Triester Guberniums stehend, war der Auslagen wegen gegen die Armirungen zur See. Die Beamten-Hierarchie jener, sowie einer noch viel späteren Zeit, konnte sich nie zu dem Gedanken aufschwingen, dass die für die Wahrung der österreichischen Machtstellung nöthigen materiellen Opfer sich in dem Masse verringern mussten, als erstere sich befestigte.

Für die Equipage und Besatzung des Kutters „Le Juste“ waren die Gebühren folgendermassen festgesetzt:

	Monatsgebühr				Tägliche Mundportion
	Gehalt		Zulage		
	fl.	kr.	fl.	kr.	
Schiffsequipage:					
Kapitän	172	42	—	—	1 [3])
Oberlieutenant	51	48	—	—	2
Unterlieutenant	51	48	—	—	2
Chirurgus	51	48	—	—	1
Schiffschreiber	20	48	—	—	1
Oberbootsmann	29	8	—	—	1
Erster Geschützmeister	29	8	—	—	1
Erster Schiffszimmermann	24	58	—	—	1
Segelmeister	20	—	4	58	1
Unterbootsmann	20	48	—	—	2
Canottführer	19	25	—	—	1
Zweiter Geschützmeister	19	25	—	—	1
Zweiter Schiffszimmermann	20	—	—	—	1
Quartiermeister	15	—	—	—	1

[1]) In der bezüglichen Verordnung vom 9. Jänner 1787 ist bemerkt „wird den Offizieren, wenn sie zu Land in was immer für einem Hafen sind, die Gage, und der anderen Mannschaft Brod und Löhnung“ gegeben. Kabinets-Archiv, Lacy'sche Akten, 1787.

[2]) Hofkammer-Archiv F. 111, Littorale.

[3]) Die Mundportion wurde mit 17 kr. berechnet.

	Monatsgebühr				Tägliche Mundportion
	Gehalt		Zulage		
	fl.	kr.	fl.	kr.	
Commis aux vivres	19	25	—	35	1
Koch	15	—	—	—	1
Seekadet	11	—	—	—	1
Matrose	11	—	—	—	1
Ein Matrose des Schiffes	11	—	5	38	1
Schiffsjunge	7	—	—	—	1
Schiffsbube	3	—	—	—	1
Besatzung:					
Offizier nebst der Gage	—	—	30	—	—
Kadet	7	—	—	—	1
Korporal	10	—	—	—	1
Kanonier	10	—	—	—	1
Tambour	3	—	—	—	1
Gemeiner	3	—	—	—	1

Nach den Ausweisen der Hofkammer erforderte der „Le Juste" 1827 fl. 40 kr. und der „Le Ferme" 1825 fl. 52 kr. monatlich.

Bezüglich der Uniformirung der Schiffsequipage differirten die Ansichten schon ursprünglich. Der Hofkriegsrath befürwortete die in der k. k. Armee eingeführten weissen Röcke, die Kommerzialbehörde hingegen die Bekleidung ähnlich den k. k. Konsulen. [1]) Bei diesen war „Rock und Beinkleid roth, die Weste grün und gleich grüne Aufschläge auf dem Rocke." Wegen Kostspieligkeit verwarf der Kaiser beide Anträge, und wurde bestimmt, dass „bei besagter Uniform für die Westen und Beinkleider die bei den Grenzregimentern schon eingeführte blaue Farbe beibehalten und für die Röcke eine der Hausmontirung gleichkommende braune Farbe mit blauen Aufschlägen und Krägeln", gewählt werden solle. Diese Uniform scheint thatsächlich in Anwendung gekommen zu sein, da man nach Joseph II. Ableben die bei „anderen Marinen übliche blaue Farbe" beantragte und der abweisliche Bescheid das erwähnte Handbillet citirte.

Die Armirung der Kutter mit Kanonen wurde über Antrag der beiden Schiffskapitäne vom Grazer Artillerie-Distriktskommando veran-

[1]) Kabinets-Archiv, staatsräthliche Akten 1787.

lasst. Nachträglich forderte der den „Le Juste“ befehligende Kapitän Botts „an Stelle der an Bord befindlichen Kanonen von so schlechter Beschaffenheit, dass bei einer scharfen Aktion die schlimmsten Folgen zu befahren“ seien, von den zu Triest befindlichen metallenen Kanonen vier Sechspfünder. Ausserdem beanspruchten beide Kapitäns „metallene Musquetons mit Schrauben.“ Im Zeughause befanden sich aber „nur eiserne ovale, wie sie für die schwere Reiterei bestimmt“ waren, und in Folge dessen erfolgte eine Neuanschaffung. [1]) Ausrüstung und Armirung ging aber keineswegs so rasch von Statten, wie dies der Kaiser gewünscht hatte, denn selbst gegen die Erfolglassung minimaler Beträge wurden von der Administrativbehörde Anstände erhoben. So z. B war die Beischaffung vier neuer Flaggen für den Kutter „Le Ferme“ per 84 fl. 54⅔ kr. und zweier für den „Le Juste“ per 75 fl. 16 kr. Gegenstand einer nicht enden wollenden Schreiberei. [2])

Schon ursprünglich hatte der Kaiser die Absicht ausgesprochen, jährlich einen der beiden Kutter „zu Kreuzfahrten in der adriatischen und mittelländischen See zu gebrauchen.“ Als nun 1787 den Barbaresken-Regierungen „Präsente vom Kaiser“ zugemittelt werden sollten, beantragte der Hofkriegsrath, eines dieser Fahrzeuge zum Transporte zu verwenden: „um dem k. k. Kapitän schickliche Gelegenheit zu geben, die Häfen von Tunis, Tripoli und Algier ohne Anstand, ja mit Ehre zu besuchen.“ Joseph II. zeigte sich geneigt, diesen Antrag zu genehmigen, und befahl, „um der neuen Grenzmannschaft Gelegenheit zu geben, sich besser auf der See zu üben, beide Kutters zu dieser vorhabenden Reise“ zu verwenden. Doch, von der Unzulänglichkeit dieser navalen Streitmittel überzeugt, wollte der Kaiser das Vorhaben in solange hinausgeschoben wissen, bis wenigstens ein drittes Kriegsschiff erworben war. [3]) Die Regierung hatte nämlich diesbezüglich mit verschiedenen Schiffseigenthümern des Küstenlandes Unterhandlungen anknüpfen lassen. [4])

Unter den angebotenen Kauffahrteischiffen „La Trionfante“, „La Philadelphia“, „La Furiosa“, „La Gloria“ und „La Toleranza“ schien das

---

[1]) Hofkammer-Archiv F. 111, Bericht Nr. 935.

[2]) Wie oben, Konvolut 437.

[3]) Schon 1785 wurde „den k. k. Unterthanen, welche zugleich Schiffseigenthümer“ waren, aufgetragen, „binnen sechs Wochen eine ordentliche Beschreibung“ über die Eigenschaft ihrer Fahrzeuge, deren Ladungsfähigkeit, ferner wohin dieselben bestimmt seien, wo sie gebaut wurden und wo sie in der Regel vor Anker liegen, einzureichen. Kabinets-Archiv, staatsräthliche Akten 1785.

[4]) Hofkammer-Archiv F. 111, Sessionsprotokoll Nr. 2606, 1787.

erstgenannte[1]) das beste zu sein. Der Eigenthümer Bradichich erklärte sich bereit, für die „Trionfante" „die aus 120 Mann bestehende Equipage, worunter 34 Soldaten mit Offiziers, beizubringen," und als Kapitän überall zu dienen, wo es der Dienst erfordert. Bewaffnung und Ausrüstung wollte er selbst besorgen, die Erhaltung sollte dem Aerar obliegen.[2]) Der Kaiser hatte eine kommissionelle Untersuchung angeordnet, welche zu keinem Resultate führte.[3]) Die Bemerkungen, welche Feldmarschall Lacy diesbezüglich machte, werfen ein grelles Licht auf die Zustände, welche in Triest herrschten: „ . . . es handelt sich vorzüglich darum, ob Euer Majestät eine Vermehrung des Armements an Schiffen vorzunehmen allerhöchst gesinnt sind, entweder blos um die diesseitigen Häfen in dem Golfe bei dem bevorstehenden Kriege gegen feindliche Unternehmungen sicher zu stellen, oder aber, um selbst bei vorkommender Gelegenheit an der türkischen Küste Unternehmungen zu machen. Auf die eine oder die andere Art gehört hiezu ein Chef, der vom Seewesen, von der Schifffahrt und von der Schiffsbaukunst gründliche Kenntnisse hat und daher von Allem was in dieses Fach einschlägt, ein richtiges Urtheil fällen kann. Anstatt dessen thut man dermalen nichts Anderes, als Parteien und Anträge mit getheilten Meinungen anzuhören, und darüber kann man nie entscheiden. Ohne einen solchen Chef endlich, der im Stande ist, das ganze Armement zu kommandiren, lässt sich auch nie etwas Gedeihliches erwarten, wovon schon jetzt der gegenwärtige Zwist zwischen den Kapitäns der Kutter und dem Bradichich zu warnendem Beispiel dient. Erstere beiden erklären sein Schiff ganz und gar nicht angemessen, dafür aber ein anderes, welches besser zum Dienste tauge. Bradichich setzt diesem eine Menge Zeugnisse von Seefahrern entgegen, die sein Schiff für gut und zur Ausrüstung für den Krieg angemessen zu sein, versichern. Dagegen wird wieder der Kauf des von den Kapitäns proponirten Schiffes „La Philadelphia" vom Gubernium für den Dienst nicht tauglich zu sein erachtet. Ein anderes Schiff wird von Marseille angeboten, worüber sich ebenfalls nicht sagen lässt, es sei in Ansehung der Güte dem Preise angemessen. Ich muss es daher anheimstellen, was Euer Majestät über diese verschiedenen Ansichten zu entschliessen befinden werden. Nur muss ich bemerken, dass in dem Schreiben von Marseille die Grösse von

---

[1]) Hat in den Akten die Klassificirung theils als „Fregatte", theils als „Fregadina" und wurde dafür die Summe von 25.000 fl. gefordert.

[2]) Kabinets-Archiv, Lacy'sche Akten 1787.

[3]) Hofkammer-Archiv F. 111, Littorale.

360 Tonnen angegeben, aber nicht zu finden, wie stark solches bemannt werden kann." [1])

Angesichts der vorstehend charakterisirten Zustände, drängt sich unwillkürlich die Frage auf, ob und warum die Regierung dem Parteigetriebe im Küstengebiete und vornehmlich in Triest keine Schranken zu setzen vermochte. Der Zeitpunkt hiezu wäre sicher schlecht gewählt gewesen. Joseph II. stand im Begriffe, einen grossen blutigen Krieg zu beginnen, um sein Reich von drückenden Fesseln zu befreien und dessen Machtstellung in Europa eine festere Basis zu geben. Schon desshalb durfte er im Momente Reformen im Littorale um so weniger anbahnen, als die Stimmung der Kaufmannswelt, vornehmlich jener von Triest, aus rein materiellem Interesse so viel als möglich im Guten erhalten werden musste.

Als die kommissionellen Erhebungen eine Verzögerung der Marineangelegenheiten besorgen liessen, ertheilte der Kaiser dem Grafen Kolowrat folgenden Befehl: „Bei den getheilten Meinungen über Güte und Brauchbarkeit der verschiedenen, zum Kauf angebotenen und zum Kriege auszurüstenden Schiffe, scheint jenes des Bradichich „La Trionfante" [2]) noch das beste zu sein. Sie werden daher dem Triester Gubernium auftragen, besagtes Schiff durch unparteiische Schiffsbaumeister und der Seefahrt gut kundige Männer nochmals untersuchen zu lassen und mir sodann Bericht über den wahren und eigentlichen Befund erstatten." Ausserdem wurde dem Gouvernement aufgetragen, „einen Chef um die Operationen" zur See „dirigiren zu können, ausfindig zu machen und in Vorschlag zu bringen." [3])

Interessant ist die Thatsache, dass zu einer Zeit, während welcher die Regierung alle Anstrengungen machte, die navalen Streitmittel zu vermehren, der Triester Gouverneur mit Anträgen zur temporären Beurlaubung der Equipage hervortrat, und von anderer Seite wieder die „Absendung der Präsente" an die Barbareskenstaaten urgirt wurde. Im Dezember 1787 beantragt nämlich Graf Brigido zum Besten des Aerarii eine Reduktion derart, dass „einem Theil des Schiffsvolkes Urlaubserlaubnisse ertheilt" werden sollen, „um den täglichen Unterhalt der Abwesenden zu ersparen." [4]) „Graf Hompesch, der k. k. Minister in Malta" hin-

---

[1]) Kabinets-Archiv, Lacy'sche Akten 1787.

[2]) Wurde 1783 auf 1784 in Amerika gebaut und führte ursprünglich den Namen „il Conte Brigido". Eine Copie des Risses, im Jahre 1790 angefertigt. Siehe Beilage Tafel II W. M. 16. Abthlg. Nr. 3, 1784.

[3]) Hofkammer-Archiv F. 111, Nr. 45, Littorale.

[4]) Hofkammer-Archiv F. 111, Nr. 2606, Protokoll vom 20. Dezember 1787.

wieder hatte berichtet, dass die „zwei Kutter von den drei afrikanischen Beis mit Sehnsucht erwartet" würden und der k. k. Agent in Tripoli schrieb, dass „die dortige Regierung täglich" frage, „ob bald die Kutter mit den Geschenken ankommen" würden, mit dem Beisatze, dass sie „schon die lange Verspätung fast übel aufzunehmen anfangen." [1]) Das hierüber in Besorgniss gerathene Triester Gouvernement stellte wiederholte Anfragen an die geheime Hof- und Staatskanzlei und erhielt endlich „die vertrauliche Mittheilung," dass sich bei den dermaligen Umständen „nicht wohl die Zeit bestimmen" lasse, „wann die Kutter mit den Präsenten von Triest ablaufen können." [2])

Als eine fernere Vorbereitung für den Krieg kann die 1787 erfolgte Einführung einer „gleichförmigen Flagge" für sämmtliche Seehäfen und Seebehörden der Monarchie, so wie für die einheimischen Kauffahrer gelten. Dies war um so nothwendiger, als durch den Missbrauch der k. k. Flagge nur zu leicht sehr unliebsame Konflikte mit anderen Mächten herbeigeführt werden konnten.

Ursprünglich bestand die Gepflogenheit, die k. k. Flagge „nebst den erbländischen Unterthanen und den Unterthanen der italienischen Reichslehen auf jedesmaliges Zeugniss des kaiserlich bevollmächtigen Kommissärs in Italien" zu ertheilen. Einerseits waren aber solche Zeugnisse leicht zu erlangen, anderseits hissten, auch ohne solche, die italienischen Schiffe die kaiserliche Flagge auf, um ungestraft Unfug verüben zu können. Verschärft wurde dieser Uebelstand dadurch, dass die toscanische Flagge mit der kaiserlichen „alle Vortheile und Stipulationen gemein" hatte. [3])

Auf dringende Vorstellung des Triester Gouvernements [4]) war 1781 folgendes Gesetz erlassen worden: 1. dass ein Fremder kein Flaggenpatent

---

[1]) Hofkammer-Archiv F. 984, Konsularberichte vom 22. Oktober und 10. Dezember 1787.

[2]) Hofkammer-Archiv F. 111, Nr. 1905, 1787.

[3]) 1765 erfolgte Seitens Algier der Friedensbruch mit Oesterreich „weil ein genuesisches Schiff unter toscanischer Flagge ertappt" wurde. Haus- Hof- und Staats-Archiv, staatsräthliche Akten.

[4]) Veranlassung gab der Umstand, dass in Folge des Missbrauches der k. k. Flagge von Seite der Genuesen in einem einzigen Monate drei Schiffe österreichischer Provenienz den Barbaresken zum Opfer fielen. Haus-, Hof- und Staats-Archiv, staatsräthliche Akten.

mehr erhalten könne, „es seie, dass er ein Immobil im Werthe von 3—4000 fl. an sich kaufe und sich mit seiner Familie in den Erblanden wohnhaft niederlasse“; 2. dass jeder Patentwerber das Eigenthum des Schiffes „durch rechtsbeständige Urkunden darthue“ und sich verbürgen müsse, Niemand Anderem das Patent zu überlassen; 3. dass das Schiff in keinem Hafen von einer Nation, so mit den Barbaresken im Kriege steht, erkauft oder armirt und mit keinem Schiffs-Kapitain einer solchen Nation“ versehen sein dürfe; endlich 4. dass zwei Dritttheile des „Schiffvolkes“ aus erbländischen Unterthanen bestehen müssen.[1]) Diese Norm erwies sich aber keineswegs als zureichend, denn von 1781 bis 1787 erhielten „etliche zwanzig Genuesen k. k. Flaggenpatente, die nichts weniger als wahre angesiedelte Unterthanen waren“. Angenommen den Fall, dass es mit dem Ankaufe eines Immobils seine volle Richtigkeit hatte, blieb es für die meisten unverheirateten Genuesen eine vortheilhafte Spekulation, ein paar tausend Gulden auf ein Triester Haus zu elociren. Dies verschaffte ihnen das Recht, so lange es in ihrem Interesse lag, unter k. k. Flagge zu segeln, und sich des Immobils durch Verkauf rasch zu entledigen, wenn sie des österreichischen Schutzes für die Folge nicht mehr bedurften.[2])

Im Staatsrathe geschah der Antrag, in der k. k. Flagge „das österreichische Wappen als das wahre Centrum Reunionis aller österreichischen Erbbesitzungen als Hauptgegenstand in der Mitte als Herzschild“ anzubringen. Selbstverständlich suchten bei Erledigung dieser Sache auch entgegengesetzte Meinungen sich Geltung zu verschaffen.

Von fachmännischer Seite wurde bemerkt, dass das „österreichische Wappen allein auch in der Entfernung sichtbar und viel kennbarer“ [3]) sein werde, als wenn es mit den Länderwappen vereinigt in der Flagge angebracht würde.[4]) Schliesslich hatte der Kaiser diesen Antrag genehmigt, und es erfolgte die Verordnung, dass „alle in See gehenden diesseitigen Handlungs- und anderen Schiffe nicht mehr wie bisher die

---

[1]) Haus-, Hof- und Staats-Archiv, staatsräthliche Akten vom Jahre 1781.

[2]) Haus-, Hof- und Staats-Archiv, staatsräthliche Akten, Konvolut 511, Vortrag vom 22. Jänner 1787.

[3]) Die beantragte und auch adoptirte Flagge der Monarchie war roth-weiss-roth (horizontal gestreift) mit dem ebenfalls roth-weiss-rothen Wappenschilde in der Mitte, welches von einer die im Staatsverbande befindlichen Königreiche und Länder symbolisirenden Krone überragt ist.

[4]) Haus-, Hof- und Staats-Archiv, staatsräthliche Akten.

kaiserliche, sondern die österreichische Flagge", nämlich „weiss-roth" führen sollen.[1])

Der Türkenkrieg 1788—1789.

Die Veranlassung zum Kriege und allgemeine Uebersicht des Verlaufes der Kriegsereignisse.

Gegründetem Vermuthen nach schon vor, zweifellos aber bei dem Regierungsantritte[2]), hatte Joseph II. das Ziel ins Auge gefasst, die Erblande rasch von den drückendsten politischen Fesseln zu befreien.

Weitgreifend waren diese Pläne, und kaum dürfte die Gunst der Zeit je in solchem Masse wiederkehren, wie sie in jenem Momente vorhanden war, in welchem der Kaiser für Oesterreichs Wohl mit selbstständiger Kraft zum Schwerte griff. Der Krieg gegen die Osmanen 1788 bis 1789 war keine Handlung der Laune und Willkür, noch viel weniger aber „ländersüchtige Politik", wie dies hervorragende Historiographen behaupten. Anstatt die Thatsachen durch die Philosophie einer erleuchteten Zeit zu erklären, urtheilen sie absprechend und stellen die für Oesterreich ungünstigen Behauptungen mit Bitterkeit der Sprache hin.

Schon der gegen Joseph II. erhobene Vorwurf, dass er 1788—1789 durch das Hinaustreten aus den gebotenen Grenzen Oesterreichs historischer Bestimmung, „edlere Civilisation auf den Bahnen des Unrechts fördern" wollte, ist nicht stichhältig. Zwischen der Zeit, von welcher an Maria Theresia energisch an die inneren Reformen Hand angelegt, bis zu ihres Sohnes Regierungsantritt waren vierzig Jahre, voll der umfassendsten volkswirthschaftlichen Bestrebungen verflossen.[3]) Brachten die Anstrengungen dieser Epoche allein schon grosse Wirkung hervor, so musste bei Joseph II. Energie, die Nothwendigkeit alsbald um so dringender werden, der auffälligen Entwicklung der Industrie, des Gewerbes und des Handels nach Aussen Raum für den Absatz zu verschaffen. Welche Bewandtniss es mit letzterem hatte, dies dürfte im

---

[1]) Kabinets-Archiv, Lacy'sche Akten.

[2]) In den Kriegs-Archivsakten: Krieg mit der Pforte 1788—1789, F. XIII, Nr. 15¼ ist der unwiderlegliche Beweis enthalten, dass Joseph II. schon 1780 seine Vorbereitungen begann.

[3]) Die Beweise dafür liegen im Hofkammer-Archive und bieten dem Kulturhistoriker ein überreiches Materiale.

Abschnitte III wohl zur Genüge klargelegt sein. Im Westen des Reiches blieb ein Konkurrenzversuch unbedingt fruchtlos, weil die in Oesterreich erst im Aufkeimen begriffene höhere Kultur nicht mit jener in die Schranken treten konnte, welche schon lange vorher bestand. Gegen Osten aber, wo dies nicht nur möglich, sondern für Oesterreich von unberechenbarem Vortheile war, bestanden politische Hindernisse, die sich auf gewöhnlichem Wege unbedingt nicht bewältigen liessen. Die Pforte, zu dieser Zeit bereits ein Spielball der auf einander so eifersüchtigen europäischen Mächte, konnte selbst bei dem besten Willen Oesterreich keine Zugeständnisse machen, welche dessen merkantilen Bestrebungen nur einigermassen genügt hätten. Und gerade gegen Osten mussten die Erblande den Hauptausweg für ihre Landeserzeugnisse suchen. Dies ist aber nur die rein kommerzielle Seite der Sache, die nebstbei noch einen grossen politischen Hintergrund hatte.

Oesterreichs schon mehrfach erwähnte ungünstige geographische Position in dem europäischen Staatengebilde legte von selbst den Regenten die Pflicht auf, danach zu streben, sich der so gefährlichen Umklammerung durch fremde Reiche wenigstens nach einer Seite hin zu entledigen. Die Geschichte aller Zeiten lehrt ja, dass kräftige und verständige Regierungen vor Allem trachteten, die politische Stellung gegenüber dem Auslande nach Möglichkeit zu befestigen.

Die Erbschaft des oströmischen Reiches, bei welcher Europas Grossmächte so sehr interessirt waren (und sind), sollte (soll) insoweit dies zu verhindern war, von keinem Theile angetreten werden. Aber Oesterreichs kommerzielles und politisches Interesse in seiner Wechselwirkung legte Joseph II. die Pflicht auf, wenigstens gegen Osten den von fremden Staaten gezogenen Ring zu durchbrechen. Schon die Hauptpulsader der Erbstaaten, der mächtige Donaustrom allein[1]), war ein zwingendes Motiv, dass sich Oesterreich zur That aufraffte. Denn dieses Kleinod musste insolange werthlos bleiben, als dessen grösster und wichtigster Theil und die Ausgangspforte in den Händen der Barbaren blieb. Der Gedanke Joseph II., die territoriale und mit ihr auch die politische Fessel 1788—1789 zu zersprengen, ist gross, und grösser noch der Wille, den Gedanken zur That zu gestalten; denn ohne das Eingreifen eines eisernen Schicksals hätte nach diesem Ringen Oesterreichs Zukunft sich anders gestalten müssen. Der Krieg gegen die Pforte sollte den stets angefeindeten und soweit dies anging, auch bedrohten Erblanden den

[1]) Siehe Anhang „Donau-Navigation und Schiffsarmements".

wahren Frieden schaffen. Dies, und nicht persönliche Zuneigung gegen die Herrscherin über alle Reussen bewog den Kaiser, das Blut seiner Völker, die er so innig liebte, zum Opfer zu bringen.

Dass Joseph II. den günstigsten Zeitpunkt wählen wollte, kann wohl nicht Anlass zum Vorwurfe geben, obschon ein solcher dennoch erhoben wurde. Zur Zeit, als der erleuchtete Monarch als Alleinherrscher den Thron seiner Ahnen bestieg, waren England und Frankreich vollauf damit beschäftigt, sich wechselseitig auf jenem Gebiete den Rang abzugewinnen, in welchem ein wesentlicher Theil des materiellen Wohles der Völker begründet ist; England hatte überdies um seinen Besitz in der neuen Welt zu kämpfen. Und dadurch besassen Oesterreichs Hauptkonkurrenten im Oriente wenigstens temporär nicht volle Fähigkeit, ihrem Veto Nachdruck verleihen zu können. Allerdings stand Joseph II. Plänen noch ein gewaltiger Faktor: die Grossmacht Russland [1]) entgegen, welche, wie schon erwähnt, mit bewunderungswürdiger Beharrlichkeit ihre Ziele bezüglich des Osmanenreiches verfolgte. Nicht gegen, sondern nur im Bündnisse mit dieser Macht konnte der Kaiser wenigstens insoferne günstigen Erfolg hoffen, als die wechselseitigen Interessen nicht zu sehr einander durchkreuzten.

Schon 1781 hatte Joseph an dem Hauptplane für den Krieg gegen die Pforte gearbeitet. Im Frühjahre 1782 war derselbe insoferne gereift, als „drei Feldzüge" beschlossen wurden, für deren ersten ein Geldaufwand von „beinahe siebenzig Millionen", für jeden der beiden andern „sechzig Millionen" als Präliminare in den Akten ausgewiesen erscheinen. Die Detailvorschläge für Geldbeschaffung und Aufbringung des Heeres sendete der Kaiser mit folgender Bemerkung an FM. Graf Hardegg: . . . . „Ich überschicke Ihnen die unten folgenden wichtigen Punkte in dem engsten Vertrauen und mit dem Auftrage, selbe auf eine solche Art in Vollzug bringen zu lassen, dass sie geheim bleiben". [2])

Obgleich die Details der Vorbereitungen für diesen Landkrieg in der Geschichte der k. k. Kriegsmarine keinen Raum finden können, muss doch einiger Thatsachen Erwähnung geschehen, um zu erhärten, mit welchem Vorbedachte der Kampf gegen die Pforte unternommen wurde. Bereits 1782 hatte der Kaiser unter dem Vorwande: der „Willenshofer-

---

[1]) Katharina II. (Alexiewna), welche von 1762—1796 regierte, war die Tochter des Fürsten Christian von Anhalt-Zerbst und Gemalin des entthronten Zaren Peter III. (Feodorowitsch).

[2]) Kabinets-Archiv, Lacy'sche Akten 1782, Rüstungen gegen die Pforte.

schen" Donau-Schifffahrts-Gesellschaft [1]) Schutz zu verleihen, als Convoi eine kleine Militärabtheilung unter Kommando des Pontonier-Hauptmannes Lauterer bewilligt. Letzterer war aber beauftragt, „den Lauf der Donau, die Einmündung des Dnjeper", ferner „Cherson, die dort errichteten Befestigungen, Schiffswerften, Ansiedlungen" u. s. w. vom militärischen Gesichtspunkte sorgfältig zu rekognosziren. [2])

Das Ergebniss scheint den Kaiser nicht befriedigt zu haben, denn Lauterer erhielt nach seiner Rückkunft vom FZM. Grafen Lacy persönlich neue Instruktionen und sollte im Frühjahr 1783 unter gleichem Vorwande eine zweite Donaureise unternehmen, um Einzelnheiten besser aufzuklären. [3]) In letzterwähntem Jahre erfolgten auch genaue Rekognoszirungen an der Save, in Bosnien, Serbien etc. und es wurde der Plan für die Belagerung von Belgrad, sowie für die Truppenvertheilung behufs einer kräftigen Offensive vorgelegt, nachdem schon 1782 eine sorgfältige Revision der Werbbezirke u. zw. derart eingeleitet war, dass in kürzester Frist die Augmentation erfolgen konnte. [4])

Vermochten England und Frankreich die von Joseph II. geheim gehaltenen Pläne nicht in ihrem Umfange zu durchblicken, so war es diesen beiden, in der Politik so bewanderten Staaten doch keineswegs entgangen, dass Oesterreich im Bunde mit Russland auf Veränderungen hinarbeite, welche der von den beiden Seemächten bisher befolgten Orientpolitik die Spitze abbrechen sollten. Durch die in Folge dessen angelegten Gegenminen musste die längst vorbereitete Aktion bis zum Jahre 1788 hinausgeschoben werden.

Bei den Constellationen des Jahres 1787 lagen die gewünschten Verwicklungen nicht mehr ferne. England, obschon es wusste, dass Frankreich, der alte Alliirte der Pforte, theils wegen Zerrüttung seiner Finanzen, theils wegen der gegen Holland eingegangenen Verpflichtungen, den Osmanen nicht hilfreiche Hand bieten könne, beeilte sich, den Grossherrn [5]) zu überreden, Russland durch Beginn der Feindseligkeiten den Krieg zu erklären. Und trotz aller Bemühungen des französischen Gesandten, den Bruch zu vertagen, gewannen doch Englands Einflüsterungen derart die Oberhand, dass die Türken 1787 den Frieden durch

---

[1]) Siehe Anhang „Donau-Navigation und Schiffsarmements".

[2]) Kabinets-Archiv, Lacy'sche Akten, Schifffahrt auf der Donau 1782.

[3]) Kabinets-Archiv, Lacy'sche Akten vom Jahre 1783.

[4]) Kabinets-Archiv, Lacy'sche Akten vom Jahre 1782.

[5]) Abdul Hamid (Bruder Mustapha III.) von 1773—1789, und von da Selim III. (ein Sohn Mustapha III.).

eine Unternehmung auf Kinburn [1]) brachen. Der Kaiser, hievon unterrichtet, säumte nicht, Truppen gegen die türkische Grenze vorzuschieben und gleichzeitig erfolgten die nächsten Vorbereitungen zum Kriege.

Der zwischen Joseph II. und Katharina II. vereinbarte Haupt-Operationsplan bestand darin, mit den verbündeten Heersäulen in grossem Bogen, welcher südwestlich am Adriatischen Meere begann und nordöstlich am Pontus endete, gegen das Herz des Osmanenreiches in Europa vorzudringen. Oesterreichischerseits rückten 1788, ausser der Hauptarmee, welche unter des Kaisers persönlichem Befehle an der Donau und Save operiren sollte, fünf Armeekorps ins Feld. Ein Armeekorps unter G. d. C. Prinz Koburg in Galizien, das zweite unter FML. Fabris in Siebenbürgen, das dritte unter FML. Graf von Wartensleben im Banat und das vierte unter FML. Graf von Mitrowsky in Sirmien und Slavonien, hatten ihre besonderen Weisungen. Das fünfte Armeekorps unter dem Landeskommandirenden General De Vins (später unter G. d. C. Fürst Karl von Liechtenstein) sollte bei günstigem Zeitpunkte, die „Herzegowiner, Motenegriner und anderen Völker", welche das türkische Joch abschütteln zu wollen erklärt hatten, unterstützen. Mittelbar stand dieses Korps mit Vukassovich, welcher in Albanien eine Diversion versuchen sollte, im Connexe. [2]) Ungeachtet dieses grossen Aufgebotes an Streitkräften, musste ein immerhin ansehnlicher Theil des kaiserlichen Heeres für Böhmen und Mähren reservirt bleiben, denn Joseph II. durfte sich nicht der Täuschung hingeben, dass Preussen keine Allianzen suchen und Schachzüge völlig unterlassen werde.

Die Russen unter Marschall Romanzow, unterstützt durch eine Flotte im Schwarzen Meere, sollten vorerst Bessarabien und die Moldau erobern, schliesslich aber sich der unteren Donau bemeistern. Die Ausführung dieses gigantisch angelegten Feldzugsplanes erforderte eine Vorbereitungsfrist, welche durch diplomatische Verhandlungen gewonnen wurde. Darum erklärte Oesterreich erst am 8. Februar 1788 der Pforte den Krieg.

---

[1]) 4000 Türken wurden unvermuthet an der Landzunge, wo dieses Fort liegt, ausgeschifft. Durch einen kräftigen Ausfall der Russen kamen aber die Truppen des Grossherrn derart in Unordnung, dass sie ihre Schiffe nicht mehr zu erreichen vermochten, und zum Theil niedergemacht, zum Theil ins Meer gedrängt wurden.

[2]) Kriegs-Archiv, Feldakten, F. XIII, Nr. 15¼, Krieg mit der Pforte 1788-1789.

Es bedarf keiner weiteren Auseinandersetzung, dass bei der ungeheuren Ausdehnung der Operationsfront des kaiserlichen Heeres, ausser der Aufstellung von Detachements zur Deckung von grösseren Länderstrecken zwischen den einzelnen Heeressäulen, vornehmlich aber die Stützung des rechten Flügels an der Adria nothwendig war, weil dort eine Diversion von Seite der türkischen Flotte im Bereiche der Möglichkeit lag. Allerdings hatte Katharina II. das Erscheinen einer russischen Eskadre zur Beschützung des Littorales und erbländischen Seehandels in Aussicht gestellt. Dies konnte aber Joseph II. nicht der Pflicht entbinden, die eigene Küste gegen die möglichen Eventualitäten in Verfassung zu setzen. In solcher Beziehung lassen sich drei Hauptmomente unterscheiden, welche der Geschichte der k. k. Kriegsmarine angehören; *a)* die Defensionsmassregeln im Küstengebiete, *b)* die Verwendung der navalen Streitmittel bei der Diversion gegen Albanien, endlich *c)* die Vermehrung der navalen Streitmittel während des Krieges 1788—1789.

Zum vollen Verständnisse dessen und zur Orientirung über den Verlauf des blutigen Dramas an den Südostgrenzen der Erblande dient der folgende Ueberblick.

Schon am 26. März 1788 hatte der Kaiser das Hoflager in Futak aufgeschlagen und den Bedürfnissen des Heeres seine vollste Aufmerksamkeit zugewendet. Obgleich in diesem Jahre Sabacz Dubicza, Novi und Chotym erobert wurden, entsprach der Verlauf der ersten Kampagne den gehegten Erwartungen keineswegs. Zu spät fielen Dubicza und Novi, um noch im Herbste Banjaluka erreichen zu können. Diese Verlangsamung der Hauptoperation hatte Unthätigkeit des Armeecorps in Sirmien zur Folge. An Siebenbürgens Grenze schwankte das Kriegsglück abwechselnd zwischen beiden Gegnern. Entscheidender als alle übrigen wirkte die Heersäule der Kaiserlichen in Galizien, denn schon am 19. April hatte sie Jassy besetzt, am 11. Mai Chotym eingeschlossen und nach vier Monaten öffnete diese Festung ihre Thore. Aber längs der bei 240 deutsche Meilen ausgedehnten Operationsfront [1]) hatte das kaiserliche Heer blos vier Grenzfestungen erobert, und ohne sonst feindliches Gebiet zu behaupten, nur fünf Distrikte der Moldau besetzt. [2]) Mit

---

[1]) War vom Ursprunge der Unna bis zu dem Punkte, wo der Dnjester aus Galizien tritt, entwickelt.

[2]) Die Russen, von welchen zwei Heeressäulen unter Romanzow und Potemkin am Schwarzen Meere operiren sollten, wirkten in der ersten Kampagne wenig

dem Todeskeime in der Brust kehrte der Kaiser in die Residenz zurück, um derart rastlos an der Kräftigung seines Heeres zu arbeiten, dass der Erfolg der nächsten Kampagne nicht mehr zweifelhaft sein konnte. Loudon zog 1789 in's Feld und fortan blieb der Sieg an das kaiserliche Banner gefesselt. Fünfzig Jahre war Belgrad für Oesterreich verloren gewesen, dieser Feldherr hatte es wieder erobert. Dies und der entscheidende Sieg der Kaiserlichen bei Martinestie unter dem Prinzen von Koburg [1]) warf noch einen goldigen Strahl in das brechende Auge Joseph II., welcher am 19. Februar 1790 ein dem Wohle seiner Völker zum Opfer gebrachtes Dasein beendete.

Preussen, England und das dem Einflusse beider gehorchende Holland, von jeher Oesterreichs Aufstreben durchkreuzend, raubten aber Joseph II. Nachfolger Kaiser Leopold II. die Früchte jener Siege, die geeignet waren, der Erblande kommerzielle und politische Position zum Bessern zu wenden. „Europäisches Gleichgewicht" hiess abermals die Parole und diese nöthigte Oesterreich zum Verzichte auf alle errungenen Vortheile; ja nach dem 1791 abgeschlossenen Frieden von Sistowa fiel Belgrad abermals den Osmanen anheim.

Joseph II. Tod unterbrach den für die künftige kommerzielle und politische Position der Erblande so wichtigen Kampf zu früh, denn die heutige orientalische Frage und das Besitzrecht der Donaumündungen hätten in dem Kriege 1788—1789 entschieden, oder doch zu Oesterreichs Gunsten der Entscheidung näher gebracht werden können.

a) Die Defensiv-Massnahmen im Küstengebiete.

Was der Kaiser im Küstengebiet beabsichtigte, spricht er selbst in jenem Momente aus, in welchem er vor Eröffnung der Kampagne 1788

---

mit, überhaupt operirten sie nicht in dem Sinne, wie es der kombinirte Angriffsplan erfordert hätte. Daher kam es, dass die in weitem Bogen zerstreuten österreichischen Korps sich allmälig aus Kroatien, Slavonien und Siebenbürgen zurückziehen mussten, und die Hauptarmee zwischen Donau und Save durch ein mörderisches Klima mehr Streiter verlor, als es durch die grösste Schlacht geschehen wäre. England hatte es ja nicht versäumt, wenigstens mittelbar sich in den Streit zu mengen. Auf seinen Betrieb wurde Russland von Schweden (Gustav III.), welches am 11. Juli 1788 den Krieg erklärte, angegriffen. In Folge dessen blieb die russische Flotte am Auslaufen aus der Ostsee verhindert, und das österreichische Littorale wäre allen Zufällen preisgegeben gewesen, hätte nicht Joseph II. auch dort seine Alles umfassende Fürsorge walten lassen.

[1]) Auch die russischen Waffen waren siegreich, Galatz, Akjerman und Bender fielen in ihre Gewalt.

die vom Ingenieur-Obersten Struppi veranlassten „Defensionsvorkehrungen" inspizirte.

Lieber Obrist Struppi!

„Ich habe mit Vergnügen gesehen, mit was für Fleiss und Geschicklichkeit die Anstalten und Arbeiten zur Defension in Triest und hier (Fiume) geschehen sind, nur ist Mir leid, dass Ihre Gesundheit dadurch gelitten hat".

Im ferneren Kontexte belehrt der Kaiser den Ingenieur-Offizier, bemerkend: „dass die Defensions-Anstalten nach der Gattung des Feindes und nach der wahrscheinlichen Anzahl, in welcher er im Littorale erscheinen könne, eingerichtet werden müssen". „ . . . . . Da dieser nur blos in Seeräubern, welche durch eine Landung Schaden verursachen könnten, nicht wohl aber in einer Flotte bestehen wird, so habe Ich für gut befunden, den Batteriebau in Triest auf dem alten Molo, rückwärts gegen das alte Lazareth einzustellen und nur jenen beim neuen Lazareth und an der Spitze des alten Molo der Art ausführen zu lassen, dass durchgehends nur über Bank gefeuert werden könne".

„In Fiume, wo die Lage zum Batteriebau noch weniger geeignet zu sein scheint, werden Sie bei den angefangenen zwei Batterien u. zw. die eine auf der Strasse rechts ausser dem Lazareth, die gegen die Abendseite sieht, so wie jene auf dem Molo vor der Fiumara einstellen und nur die alte Batterie etwas zurichten, so auch die bei der Hauptwache angetragene erbauen lassen. Dies ist um so nothwendiger, als unmöglich mit der Zahl der Artilleristen aufzukommen, noch die Zahl der Geschütze hier zu verschaffen ist, ohne andere viel wesentlichere Theile zu degagiren."

„Was das Schiffsarmement anbelangt, habe Ich zwar die in Triest nolisirten,[1]) armirten drei Kauffahrteischiffe genehmigt, obwohl Ich Mir nicht viele Dienste gegen diesen Feind von solchen verspreche. Allhier (Fiume) höre Ich, dass eines in dem nämlichen Falle sei, welches Ich bewillige. Doch ist das andere Kauffahrteischiff, so noch nicht angefangen ist, nicht zu nolisiren. Dafür sind aber für die ganze Küste von hier bis Carlopago vier leichte Schiffe, d. h. Tartanen, oder Art von Schaluppen mit einem Mast, die mit einigen kleinen Stücken armirt werden und in Zengg vorfindig sind, entweder zu erkaufen oder zu nolisiren.

---

[1]) Ist die Germanisirung des auf dem Mittelländischen Meere gebräuchlichen Wortes „Nolis" und bedeutet sowohl Miethung als Befrachtung eines Fahrzeuges.

Selbe müssen sowohl mit Segeln, als mit Rudern zu gebrauchen sein, um sie als Aviso an die Emboccatura der Kanäle mit Beiziehung der schon vorhandenen Patrull-Schiffe von den drei Grenz-Regimentern verwenden zu können. Die Strandwachen sind auch nur in dem Masse zu gebrauchen, als es die Nothwendigkeit erfordert, und also nur zu vermehren, wenn man das Aviso hat, dass feindliche Schiffe in der Nähe sind, und wieder zu vermindern, wenn die Besorgniss aufgehört hat".

Ferner schreibt der Kaiser: „Sobald es Ihre Gesundheit gestattet, welche Sie vorzüglich schonen müssen, werden Sie sich nach Zengg und Porto Rè begeben, um auch dort das Nöthige einzuleiten, sich aber dann wieder hierher und nach Triest verfügen, um in beiden Orten die Vollendung des Angeordneten zu überwachen. . . . . Nachdem Ich Buccari und Porto Rè gesehen habe, glaube Ich, dass in dem letzteren Orte, die Batterie unter dem Castell, welche die beiden Eingänge, von Buccari und Porto Rè bestreicht, durch Errichtung eines Parapets, auf welchem man über Bank schiessen kann, herzustellen wäre, versteht sich von selbst, dass solches die Batterie in der Niedere und nicht die alte in der Höhe ist. An der gegenüberliegenden Seite der Emboccatura hingegen scheint mir die alldort vormals bestandene und die auch jetzt in Antrag befindliche Batterie nicht nöthig zu errichten, weil alldort die Truppe, sowohl Infanterie als Artillerie, zu sehr von allem abgeschnitten und abandonirt wäre; mithin wenn eine feindliche Landung geschähe, leicht aufgehoben werden könnte". „ . . . . . In dem zweiten Castell, wo jetzt die Truppe einquartirt ist, sind die noch leeren Zimmer darin einzurichten, und sind hiezu noch die Schule, nebst der Wohnung des Schulmeisters und jene des Capitano del porto zu nehmen, wohingegen das Gubernium anderwärts unterzubringen, besonders aber die Schule mit die Schullehrers näher an dem Orte, wo die meisten Häuser sind, zu verlegen hat, damit die Kinder um so bequemer die Schule besuchen können". . . . . „Das Schloss muss so zugerichtet werden, dass solches, wenn es möglich ist, eine ganze Compagnie, die dermalen ziemlich stark ist, in sich fassen könne, und ebenso muss auch in Novi und Concurrenz in allda leer stehenden Klöstern Unterkunft verschafft und das Nöthige an Küchen und übrigen Erfordernissen sogleich hergestellt werden".

„Joseph" m. p.[1])

---

[1]) Kabinets-Archiv, Lacy'sche Akten, Handbillet ddo. Fiume 7. März 1788 (am 25. März war der Kaiser bereits bei der Hauptarmee).

Aber schon im Jänner hatte der Kaiser resolvirt: „Ich will gestatten, dass mit Herstellung all' desjenigen, was in Triest und überhaupt im Littorale zu dessen Vertheidigung für gut und nothwendig zu veranstalten befunden werden wird, es sei nun Errichtung der Werke, Ankauf und Bewaffnung der Schiffe, oder was immer zu dieser Absicht gehört, sogleich nach dort genommenem Entschluss, ohne erst eine Genehmigung von hier abzuwarten, vollzogen werden kann, indem Ich das Vertrauen in den Obristen Struppi setze, dass er sich das Beste des Dienstes gegenwärtig halten und alles Unnöthige vermeiden wird".[1]) Diese Freiheit des Handelns von FM. Grafen Lacy befürwortet und von Joseph II. willig gewährt, konnte schon darum keine unbedingte sein, weil das Triester Gouvernement, eingedenk der bisher behaupteten Position, von seinen vermeintlichen Vorrechten selbst in jener Zeit nicht ablassen wollte, in welcher das Militär-Kommando die erste Stimme hatte. Auf diesen Umstand müssen alle folgend angeführten, das Wesen der Sache benachtheiligenden Erscheinungen zurückgeführt werden. Keineswegs nach dem Sinne der Kommerzialbehörde war es, dass nunmehr ein Militär-Kommando im Küstengebiete allein befehlen sollte; denn nicht nur sämmtliche Truppen, sondern auch das Schiffsarmement hatte der Kaiser dem General Gazinelli anvertraut. Allerdings wurde die Zwitterstellung der navalen Streitmittel durch diese Verfügung noch wesentlich vergrössert. Denn in Bezug auf Organisation, Verpflegung und Besoldung und überhaupt auf das interne Wesen blieb die Kriegsmarine völlig ungeschmälert in dem Ressort des Gouvernements. Eine solche Abhängigkeit konnte nicht anders als nachtheilig auf die militärische Befehlgebung zurückwirken; abgesehen von den fortwährenden Reibungen, die zwischen Militär- und Civilbehörde entstehen mussten. Glücklicherweise traten im Littorale keine Eventualitäten ein, welche die ernste Aktion der Kriegsschiffe bedingt hätten.

Bereits am 10. März 1788 hatte der Kaiser den Befehl erlassen, dass „nebst dem kommandirenden Generalen auch die Kriegskanzlei, das Ober-Kriegskommissariat und das Ober-Verpflegsamt sich nach Triest zur Besorgung der Dienstgeschäfte auf die Dauerzeit der jetzigen Kriegsumstände zu begeben" haben. Am 31. verliessen diese Behörden Graz und begannen am 5. April ihre Amtsthätigkeit im Littorale.[2]) FZM. Langlois, der landeskommandirende General in Innerösterreich, war

---

[1]) Kabinets-Archiv, Lacy'sche Akten, Resolution vom 23. Jänner 1788.

[2]) Kriegs-Archiv, Nr. 15, 1788 (a. K. A. A.).

bei Beginn der Kampagne 1788 krank, und darum musste an dessen Stelle FML. Gazinelli das Kommando über die im Küstengebiete vorhandenen Streitkräfte übernehmen. Nach dessen Befund sollte auch G.M. Schmakers nach Fiume gesendet werden. [1])

Für die Deckung der 30 Meilen langen Küste waren sechs auf den Kriegsfuss gesetzte Bataillone der innerösterreichischen Regimenter und ein Grenzbataillon bestimmt. Mitte April 1788 befanden sich zu Triest 4 Kompagnien des 3. Bataillons Reisky (Oberstlieutenant Molitor) und 4 Kompagnien des 3. Bataillons Thurn (Oberstlieutenant Lützow); vom 3. Bataillon Terzi (Oberstlieutenant Schlegelhofer) standen zwei Kompagnien zu Fiume, eine zu Buccari und eine zu Novi. Das 3. Bataillon Lattermann (Oberstlieutenant Stentsch) war vertheilt: Zwei Kompagnien zu Fiume, eine zu Lovrana, Madonna di Kraj, Moschienizza, Bersez, und eine Kompagnie zu S. Nicolo, Castua, Prelucca, Volosca, S. Giacomo, Abbazia und Porto Soa. Das 3. Bataillon Durlach (Major Zschock) stand in Mötling und das 3. Bataillon D'Alton (Oberstlieutenant Redl) mit zwei Kompagnien zu Görz und mit zwei Kompagnien zu Gradiska. [2])

Die Artillerie war erst Mitte Mai dem Defensionsplane gemäss vertheilt und zwar:

	Mann			-pfündige Batterie-Stücke											-pfündige Bomben-Böller			10-pfündige Haubitzen	-pfündige Feld-Stücke				Summa-Summarum
	Feld-Artillerie	Garnisons-Artillerie	Handlanger	28	27	25	18	12	10	9	8½	8	7	6	Summe	30	10	Summe		15	6	3	Summe	
Zu Triest .	165	32	100	2	3	8	2	20	1	3	2	3	5	.	49	4	4	8	.	2	1	12	15	72
Zu Fiume .	.	42	89	.	.	.	.	6	.	.	.	.	.	6	12	.	.	.	2	.	.	4	4	18
Zu Porto Rè	.	18	55	.	.		.	4	.	.	.	.	.	4	8	.	.		.	.	.	.	.	8

In Triest befanden sich überdies vier der Stadt „gehörende Vertheidigungskanonen von $1^1/_2$- bis $4^3/_4$pfündigem Kaliber" und wurden bei den Defensionsanstalten benützt. [3])

---

[1]) Kabinets-Archiv, Staatsrath 1788, Handbillet vom 7. März 1788.

[2]) Kriegs-Archiv, Nr. 15, 1788, Bericht vom 30. April (a. K. A. A.).

[3]) Kriegs-Archiv, Nr. 29, 1788 (a. K. A. A.).

Schon vor dem Eintreffen des Generalkommando's in Triest hatte das Gouvernement „100 Facchini als Artillerie-Handlanger" aufgenommen. Gegen diese Verfügung musste FML. Gazinelli aus zwei Ursachen remonstriren. Es stand mit Grund zu besorgen, dass diese Leute „bei einer sich ergebenden feindlichen Gelegenheit heimlich entlaufen würden, da die meisten derselben aus dem Venezianischen" gekommen waren. Von der Truppe liess sich der Ersatz nicht nehmen, weil schon im Mai das Fieber unter der an und für sich nicht starken Garnison aufgeräumt hatte, und bei Zunahme der Hitze vorauszusehen war, dass die Spitäler noch mehr gefüllt würden. Das General-Kommando beantragte darum die Einberufung bestimmt oder unbestimmt beurlaubter Soldaten zur Verwendung als Artillerie - Handlanger. Im Mai waren die Landbatterien, bei welchen sich noch die „Nothwendigkeit kleiner Vollendungen" herausstellte, so weit vollendet, dass die aus Mantua gekommenen Kanonen eingeführt werden konnten. Ein wesentlicher Uebelstand zeigte sich insoferne, als bei dem grossen Molo „von den ehemaligen Merlons und der verschmälerten Bank beträchtliches Erdmaterial" ergab, welches wegen Zeitmangel längs des Molo in der Art einer Brustwehre aufgeschüttet werden musste. Dieser Erddamm durfte aber nicht fortbestehen, weil die Gefahr nahe lag, dass in Folge von Stürmen und Abspülung schnell eine Verschlammung des Hafenbassins eintreten werde. Dagegen gab es zwei Auswege. Entweder musste mit Backsteinen eine förmlich revetirte Brustwehr hergerichtet, oder das Erdreich gänzlich beseitigt werden, und zwar dadurch, dass man damit den seichten Meeresgrund „vor der ehemaligen Zuckerfabrik nächst dem alten Lazareth" ausschüttete und dann mit einer Quaimauer versah. Letztere Massnahme, welche einen Geldaufwand von 2220 fl. erforderte, wurde der Revetirung der Brustwehre, die inclusive des Materiales 3600 fl. gekostet hätte, vorgezogen. [1])

Ausser dieser Anordnungen bezüglich der Truppen und Geschütze des stehenden Heeres, sollte auch das Landvolk bewaffnet werden, und FML. Gazinelli liess in Triest und dessen Bezirk 1371, zu Fiume, Novi und Porto Rè 2205, in Summe 3576 Gewehre vertheilen.

Eine „Zusammenberufung" dieser Territorial-Milizen beabsichtigte Gazinelli schon im April. Er beantragte für dieselben „eine Brodportion ohne eine weitere Bezahlung oder Douceur", weil es sich um „die Landes-

---

[1]) Kriegs-Archiv, Nr. 20, 1788 (a. K. A. A.), Bericht des Obersten Struppi vom 5. Mai.

defension, mithin um die eigene Sicherheit der Leute" handelte. Der Kaiser erwartete, dass die Verwendung der Landesbewohner zur Abwehr des Feindes „den erwünschten Erfolg" haben werde, weil „einerseits der Landmann für seine und seiner Familie Sicherheit, mithin für sein eigenes Bestes" streiten sollte, andererseits „es nicht das Ansehen hatte, „dass sich eine feindliche Flotte der Küste nähern dürfte, ein Unternehmen aber, so allenfalls ein oder anderes Raubschiff wagen durfte, höchstens die Folge hätte, dass es selbem gelinge, etwa ein unbedeutendes Haus zu verbrennen, dieses aber weder das Unternehmen, noch die Kosten lohnen würde." Hält man diesen Gesichtspunkt fest, so müssen die territorialen Schutzmassregeln für das Küstengebiet so ziemlich ausreichend erscheinen. Die Bewohner rechtzeitig durch Alarmsignale versammelt, konnten sicherlich die eine Landung versuchenden Freibeuter zurückweisen. Die längs der Küste vertheilten wenigen Bataillons hatten weniger den Zweck der Abwehr, als um der Landbevölkerung einen sicheren moralischen Halt zu bieten.

Als Gazinelli die ganze Küste über Fiume, Buccari und Porto Rè bis Zengg inspizirte, gewann er die Ueberzeugung, dass die beantragten Strandwachen dem Zwecke durchaus nicht entsprechen würden und „ganz unnütz" seien; abgesehen von den materiellen Nachtheilen, welche dem Staatsschatze durch die Besoldungen und der Landbevölkerung durch die Unterbrechung des Feldbaues etc. zugefügt worden wären. [1]) Vorläufig sollte die Landbevölkerung an Sonn- und Feiertagen „Communitätenweise zusammenrücken, um selbe im Gebrauche des Feuergewehres und über ihre sonstigen Obliegenheiten unterweisen zu können. Diese letzteren waren nicht besonders complizirter Natur. Dadurch, dass die armirten Fahrzeuge, namentlich die Kutter als Avisos ausgesendet werden sollten, war für die Erübrigung des nöthigen Zeitmasses gesorgt, um die Strandwachen zu versammeln und an den voraussichtlich bedrohten Punkt zu dirigiren."

Obschon auch die Kriegsmarine dem FML. Gazinelli untergeordnet war, blieb es doch unerlässlich, das gesammte Armement der Oberleitung eines Fachmannes anzuvertrauen. Diesbezüglich hatte das Triester

---

[1]) Diesbezüglich hatte Joseph II. an Gazinelli geschrieben: „Sie haben gar wohl gethan, dass Sie die Strandwachten, die zu Nichts taugen, abgeschafft haben", Kabinets-Archiv, Lacy'sche Akten, 1788.

Gubernium den Antrag gestellt, „entweder von einer freundschaftlichen Macht ein dergleichen Subjectum in Allerhöchsten Dienst heranzuziehen," oder einen sicheren in Triest befindlichen „Fusswehr-Obristen Woinowich ad interim" anzuwerben. Graf Lacy, vom Kaiser um die Meinung befragt, bemerkte, „bis zum gänzlichen Entscheid" den Capitaine Botts von denen Kutters, dem man aber, wie es scheint, eine dergleichen Aufsicht anzuvertrauen, nicht so ganz versichert" sei, zu verwenden. Dieser Vorschlag geschah aber mit der Reserve: „ . . . da mir der Gegenstand ganz fremd ist, von dem es sich hier handelt, so bin ich nicht im Stande, hierüber Etwas zu sagen, und muss es dem Allerhöchsten Entscheid überlassen, ob, wie es angetragen wird (vom Triester Gubernium) ein Individuum vom neapolitanischen Hof abzuverlangen." [1]) De facto hatte Kapitain Botts den Oberbefehl, wenngleich keine förmliche Ernennung zum Marine-Kommandanten erfolgte. Wie stark im Ganzen das See-Armement war, lässt sich bei dem Umstande, als Privatschiffe gemiethet und wiederholt gekündigt wurden, nicht mit Bestimmheit angeben. Ausser Zweifel steht es, dass nebst den beiden Kuttern „Le Ferme" und „Le Juste" und den im Schreiben des Kaisers an den Obersten Struppi erwähnten Schiffen, noch die drei armirten Kauffahrer „Il Cesare Augusto", „Città di Vienna" und „S. Giovanni" von den Kapitains „Van Iseghem, Simpson der jüngere und Conning befehligt [2]), 1788 Dienste leisteten. Ueberdies wurden 1788 10 Kanonier-Schaluppen (siehe den Abschnitt „Die Vermehrung der navalen Streitmittel") in eigener Regie gebaut, waren aber erst 1789 zum Seedienste verwendbar. Ferner spricht FML. Gazinelli im Mai 1788 noch von anderen Fahrzeugen u. zw. „ . . . das von dem Fiumaner Gubernio für den dortigen Hafen von der Witwe David gegen monatlich 600 fl. bedungene Kauffahrteischiff „Il Vincitore" ist weder mit der erforderlichen Einrichtung versehen, noch sind die von der Schiffseigenthümerin vermöge Kontrakt abzugebenden 12 Kanonen brauchbar; dass also, um dieses Schiff mit allen Erfordernissen zum Auslaufen zu versehen, ein Aerarialaufwand bis 4000 fl. nöthig wäre, wobei noch die beiden Kutter-Kapitains versicherten, dass dieses Schiff überhaupt der Absicht nicht angemessen seie. Ich habe daher das Schiff „Il Vincitore" sogleich vermöge bestehendem Kontrakt dergestalten aufgekündigt, dass solches nach Verlauf eines Monats der Eigenthümerin David wieder zum eigenen Gebrauch überlassen

---

[1]) Kabinets-Archiv, Lacy'sche Akten 1788, Marine.

[2]) Welches Fahrzeug jeder derselben kommandirte, lässt sich nicht eruiren.

werde."[1]) . . . „Dessen Unterhalt" erforderte „alle Monat einen Aufwand von 1978 fl. 30 kr., welcher mit Ende Juni in Ersparung kommt." „. . . . Die auf dem Schiffe befindlichen Offiziers nebst den übrigen Chargen erhalten ihre Entlassung, die gemeinen Matrosen hingegen werde ich auf den hiesigen armirten Schiffen an Platz der abgängigen verwenden". . . . . „Von den hier vorhandenen 4 Felouquen ist eine sehr alt und unbrauchbar, welche ich ebenfalls abzuschaffen gedenke. Ingleichen werde ich die zu Fiume im Bau befindliche dritte Felouque nicht armiren lassen, da ich genug zu sein finde, wenn Triest mit 3 und Fiume mit 2 Felouquen versehen ist. Damit aber der Fiumaner Hafen gleichwohl mit einem armirten Schiff versehen seie, werde ich eines von den hier befindlichen drei armirten Schiffen dahin abschicken. Sollten es die Umstände erfordern, noch ein viertes armirtes Schiff auslaufen zu machen, so sind in dem Triester Hafen mehre derlei Schiffe vorhanden, welche tauglich in Bestand übernommen, auch mit wenigen Kosten adaptirt werden können".[2])

Für die Verwendung der navalen Streitmittel hatte das General-Kommando die Disposition getroffen, dass die drei armirten Kauffahrer alternirend vor der istrianischen Küste kreuzen sollten. Das auslaufende Schiff hatte „jedesmal eine von den armirten Felouquen mitzunehmen", und mittelst dieser die Avisos zurückzusenden. Diese Disposition Gazinelli's war wohl begründet. Einerseits fanden die armirten Schiffe Gelegenheit, sich in den Marine-Manövern zu üben, anderseits entstand durch allenfallsigen Verlust des einen oder des andern kein empfindlicher Schaden. In einem Berichte an den Kaiser ist nämlich erwähnt, dass man sich von diesen Fahrzeugen „nicht viel Erspriessliches versprechen" könne, und dass dieselben „bei entstehendem feindlichen Anfall nicht anders, als zu fliegenden Batterien" zu gebrauchen seien. Die Kutter dagegen, welche sehr gute Segler und von tüchtigen Seeoffizieren befehligt waren, erhielten Befehl, nach Thunlichkeit bis in der Höhe von Ragusa und Bocche di Cattaro zu kreuzen.[3])

---

[1]) Auch eine Witwe Morgani hatte in Fiume ihr im Baue begriffenes Schiff angetragen. Dies scheint in etwas aufdringlicher Weise geschehen zu sein, denn der Kaiser resolvirte: „bis zum Eintreffen weiterer Berichte ist die Witwe zur Ruhe zu verweisen". Kabinets-Archiv, Lacy'sche Akten, 1788.

[2]) Kriegs-Archiv Nr. 31, 1788, Bericht des FML. Gazinelli vom 31. Mai (a. K. A. A.).

[3]) Kriegs-Archiv, Nr. 11, 1788 (a. K. A. A.).

Obschon bis Mitte April 1788 von einer Feindesgefahr noch keine Rede war, brachte doch am 19. ein unter englischer Flagge im Triester Hafen eingelaufenes, von Konstantinopel gekommenes Kauffahrteischiff, die Nachricht, zwei türkischen Karavellen „herwärts der Insel Tenedos" begegnet zu sein. Auch war bereits offenkundig, dass die Pforte im Archipelagus stark rüste. Die von Seite Russlands in Aussicht gestellte Beschützung der erbländischen Küsten liess zu Beginn des Jahres 1788 nicht eben das Günstigste gewärtigen, denn „russische Armateurs" erpressten „von einem Ragusäischen Schiff 800 Dukaten" und verübten „überhaupt in den dortigen Meeresküsten verschiedene Excesse". FML. Gazinelli wendete sich sogleich an den in Triest residirenden russischen Consul und den zur Zeit anwesenden General Psaro[3]). Beide versicherten „dass dieses Benehmen eben wider die Intention ihrer Souverainin seie, und dass sie sogleich an die russischen Armateurs die Ordre geben würden, derlei Unfugen zu enthalten." [1]) Thatsächlich scheint diese Mahnung gewirkt zu haben, denn das umfangreiche Aktenmateriale enthält keine ferneren Beschwerden.

Für Triest und Fiume setzte FML. Gazinelli folgende Alarmdisposition fest.

In ersterem Seeplatze sollten auf Vermuthung einer feindlichen Annäherung von den im Kastell befindlichen Kanonen 3 Stückschuss geschehen. Dieses Alarmsignal war von der Batterie des Theresia-Molo, sodann von jener des neuen Lazareths gleichfalls mit 3 Stückschüssen abzunehmen; die in den verschiedenem Kommunitäten vorbereiteten Alarmstangen entlang der Küste mussten hierauf angezündet werden.

Von den Garnisonstruppen der Stadt hatte die im Schloss dislocirte halbe Reiskische Division dort in Kampfbereitschaft zu verbleiben und blos einen Offizier mit 50 Mann zu dem in der Nähe befindlichen Pulverthurme zu detachiren. Eine Kompagnie der Garnison sollte auf den Platz zur Hauptwache, und eine Division auf den „neuen Platz", woselbst sich das Hauptquartier befand, rücken. Zu detachiren waren von der Thurn'schen Division: 1 Offizier mit 60 Mann auf den Theresia-Molo zur Deckung der dortigen Batterien, und 1 Offizier mit 60 Mann in das neue Lazareth. Der Rest dieser Division hatte auf dem Platz nächst der „rothen Brücke" Posto zu fassen. Die zweite Division Thurn sollte „den Platz, „die Salinen genannt" besetzen. Für die Artillerie war bestimmt,

---

[1]) War von Petersburg mit dem Auftrage in Triest angekommen, die in Aussicht gestellte russische Flotte zu approvisioniren.

dass die zu den Batterien erforderliche Mannschaft (nebst Handlangern) dahin abrücken, der Rest aber im „alten Lazarethe" sich zu sammeln habe.

Das armirte Landvolk sollte „Communitätweis laut den ihren Offizieren ertheilten Weisungen nächst den Alarmstangen", in Bereitschaft treten und die weiteren Befehle erwarten. Zur raschen Beförderung der letzteren und zur Bespannung der Kanonen musste die nöthige Anzahl „leer angeschirrter Pferde und bespannter Karren" stets derart in Bereitschaft gehalten werden, dass sie auf das erste Alarmzeichen auf „dem neuen Platz" eintreffen konnten.

Die „beiden Kutter sammt denen armirten Schiffen," falls sie „im Kreuzen begriffen" waren, hatten, wenn sie „etwas Feindliches" verspürten, alsogleich in den Hafen zurückzukehren und zwischen den Batterien vor Anker zu gehen, um von da aus „nach den vorwaltenden Umständen und günstigen Winden" ihre „Manöver auszuführen."

In Fiume und den beiderseits sich erstreckenden kroatischen Küstengebieten waren die Alarmsignale jenen im Triester Territorium gleich. Die Kommandanten der Truppen, denen bataillonsweise gewisse Küstenstriche zur Vertheidigung anvertraut waren, hatten im Vereine mit der „armirten Militz" zu wirken; u. zw. sollte sich „Lattermann immer links, sowie Terzi rechts gegen Fiume halten", weil dies „der in Defension zu nehmende Hauptort" war. In der Instruktion ist bemerkt, dass „jene Oerter und Gegenden, sowohl mit der Truppe, als mit der Landmilitz zu besetzen und zu deffendiren seien, wo man eine Landung vermuthen könnte, folglich alle jene steile Gegenden zu besetzen, vor sich überflüssig und unnütz wäre". Lattermann und Terzi erhielten je zwei dreipfündige Feldstücke zugewiesen, für welche 8 Pferde, (d. i. für jede Kanone zwei) von den Kommunitäten in Bereitschaft gehalten werden mussten.

In maritimer Beziehung sollten die für Fiume in Aussicht genommenen fünf Lancie cannoniere (siehe „Die Vermehrung der navalen Streitmittel") die grosse Einfahrt vor Fiume, „welche sich zwischen Istrien und der Insel Cherso" befindet, von der Meeresseite beobachten. Um nach Novi einzudringen, müssen alle Schiffe entweder diese „Istrianer Einfahrt", oder die kleine benützen, welche zwischen den Inseln Cherso und Veglia liegt. Letztere liess sich von Porto Rè beobachten und beherrschen. Ausserdem gibt es noch die Einfahrt zwischen Zengg und der Insel Veglia, welche zum Theil durch die Zengger Garnison und zwei Chebequen gesichert werden konnte.

Der ganze Defensivplan war, den istrianischen Theil mit $1^1/_2$ Kompagnie und 2 Lancien, die Stadt Fiume mit $2^1/_2$ Kompagnien und 2 Lancien, zu schützen.[1])

Beruhigenden Eindruck brachte im Littorale die temporäre Anwesenheit des Erzherzogs Franz hervor. Derselbe war am 20. Juni mit seiner Suite von Fiume in Triest eingetroffen und hatte die militärischen Etablissements, so wie die Vertheidigungsanstalten in Augenschein genommen. Der Prinz äusserte das Verlangen, „die Kutters und armirten Schiffe manoeuvriren zu sehen". Erstere waren eben zur Zeit an der Küste Albaniens (siehe folgenden Abschnitt) und darum konnten blos die drei armirten Kauffahrer in Aktion gesetzt werden. FML. Gazinelli liess diese Fahrzeuge bis auf eine gewisse Entfernung von Triest die See gewinnen, mit der Supposition, dass zwei feindliche ein erbländisches Kriegsschiff attakiren und dieses unter den Hafen-Batterien Schutz suchen müsse. Die drei armirten Kauffahrer von den Kapitains van Iseghem, Simpson dem Jüngeren und Conning befehligt, führten das Manöver dergestalt aus, dass das verfolgte Fahrzeug unter dem Schutze des von Triest eröffneten Kanonenfeuers in den Hafen einlief, während die verfolgenden in demselben Momente von der Jagd ablassen und schleunig wieder die hohe See gewinnen mussten. Zweifellos war dieses Manöver den obwaltenden Verhältnissen richtig angepasst. Solche Fälle lagen am ehesten im Bereiche der Möglichkeit, weil türkische Kaper erbländische Kauffahrer bei der zweideutigen Haltung Venedigs allerdings leicht bis Triest verfolgen konnten.

Nach Beendigung dieses Manövers segelten die armirten Schiffe völlig ausser den Kanonenertrag und FML. Gazinelli liess von den auf dem grossen Molo und beim neuen Lazareth erbauten Batterien mit scharfen Schüssen das Feuer eröffnen. Dadurch wurde gezeigt, dass die Einfahrt in den Triester Hafen von dem wirksamsten Kreuzfeuer beherrscht sei. In beiden Beziehungen hatten die Resultate „die wirklichen Erwartungen übertroffen" und befriedigt verliess der Erzherzog am 23. die Hafenstadt.[2])

Die Probe hatte den ferneren Vortheil, dass die noch bestehenden Mängel zu Tage traten. Beide erwähnten Batterien waren auf grosse

---

[1]) Kriegs-Archiv, Nr. 73, 1788 (a. K. A. A.).

[2]) Kriegs-Archiv, Nr. 40, 1788 (a. K. A. A.), Bericht des FML. Gazinelli an den Kaiser.

Steine gebettet. Dadurch mussten „die Stucklaffetten, besonders jene aus Mantua, die alt" waren, „schon nach wenigen scharfen Schüssen Beschädigungen" erleiden. Nun war aber FML. Gazinelli in Geldfragen an die Kommerzial-Behörde gewiesen, und in Folge dessen musste erst von Wien die Erlaubniss angesucht werden, „wenigstens jene Stellen, wo die Lafleten-Räder" ruhten, „mit Pfosten-Brettern belegen" zu dürfen.

Aber die Folgen der in den vorhergehenden Dezennien arg vernachlässigten erbländischen Navigation machten sich nicht blos in Rücksicht auf das Küstengebiet, sondern auch bezüglich des Landkrieges 1788 bis 1789 empfindlich fühlbar. Bei der Hauptarmee und dem dort in Verwendung gebrachten Donau - Schiffsarmement mangelten brauchbare Schiffleute und der Kaiser sah sich genöthigt, Matrosen und Offiziere aus dem Littorale heran zu ziehen. Dadurch aber wurde dieses geschwächt. Ohne diesbezüglich die Sorgen Joseph II. zu vermehren, beeilte sich FML. Gazinelli, den Intentionen des Monarchen gerecht zu werden. Bereits am 23. Juli war Schiffskapitain Conning mit 5 Lieutenants, 1 Obersteuermann und Adjutanten, 1 Zimmermann, 3 Unterbootsleuten und 99 Matrosen „die besten Mariniers der hiesigen (Triester) armirten Schiffe" über Fiume nach Semlin abgegangen. Als Ersatz hatte man auf den k. k. Kriegsschiffen die Bemannung durch Grenzer ergänzt, die sich aber gerade in diesem schwierigen Zeitpunkt auflehnten, weil sie „von denen See-Capitains zu allen jenen Uebungen, so man von denen Marinairs forderte, angehalten" wurden.[1]) Allerdings hatte FML. Gazinelli die Absicht, den Abgang an geübten Matrosen nach und nach „meistens von Landeskindern so viel als thunlich" zu ersetzen. Nun war dies gewiss eine äusserst missliche Sache, denn die Kriegsfahrzeuge waren in Folge der Ereignisse in Albanien unverzüglich auf der Adria in Aktion zu bringen und da genügten Vertröstungen auf die Zukunft keineswegs.

An Stelle Conning's trat Kapitain Botts, es waren aber in Folge des Abganges noch andere Chargen zu ersetzen. Dies hing übrigens davon ab, ob nach Herstellung der im Bau begriffenen Lancie cannoniere die drei armirten Schiffe noch beibehalten oder aufgelassen würden. In letzterem Falle konnte die Equipage für die Lancien ausreichen und da entfiel die Augmentation. FML. Gazinelli beantragte bei dem Umstande, als das Erscheinen einer russischen Flotte im Mittelländischen Meere für 1788 nicht zu hoffen war, die Beibehaltung der für den Krieg ausgerüsteten drei armirten Schiffe.

---

[1]) Bericht des FML. Gazinelli vom 25. Juli 1788, Kriegs-Archiv, Nr. 58 (a. K. A. A.).

Feldzeugmeister Langlois, endlich genesen, war am 15. September in Triest eingetroffen und hatte alsbald das General-Kommando im Küstengebiete übernommen. Die von Gazinelli getroffenen Vertheidigungsanstalten im Küstengebiete anerkannte er als dem Zwecke entsprechend. Nur bezüglich Fiume musste eine Aenderung erfolgen, weil das 3. Bataillon Lattermann am 6. Oktober nach Essegg abgerückt war. Eine Kompagnie von Terzi rückte an die Küste rechts von Fiume, um die dort von dem Bataillon Lattermann bisher innegehabten Posten zu besetzen. Es verblieben somit für Fiume blos zwei Kompagnien, und eine Kompagnie für die Küste gegen Novi, was für den verhältnissmässig lang gestreckten Raum gewiss ein Minimum an Sicherung war. Besondere Vorkehrungen erschienen überflüssig, weil die Kriegsereignisse, abgesehen von dem missglückten Versuche in Albanien, keinerlei Rückwirkung auf das erbländische Seegebiet ausübten.

Noch im Oktober fand Langlois rathsam, „1500 altgebrauchte vorräthige Feuergewehre" in dem Distrikte von Aquileja, dessen Bewohner noch nicht bewaffnet waren, vertheilen zu lassen. Die Vorsicht war gewiss nicht überflüssig, denn Korsarenschiffe konnten an der venetianischen Küste, namentlich aber zu Porto Buso, von wo ein Kanal direkt nach Aquileja führte, leicht landen und das kaiserliche Gebiet verwüsten, ehe das General-Kommando nur Kunde zu erhalten vermochte. Die Küste von Aquileja, der Republik Venedig gehörend, war nicht bewohnt, und mit den beiden in Triest stationirten Kuttern liess sich der Raum von Novi bis in der Höhe von Aquileja kaum überwachen.[1])

Bei Beginn des Jahres 1789 scheint dem Kaiser die Wehrfähigkeit Triests sehr am Herzen gelegen gewesen zu sein, denn er gab Befehle zur raschen Vervollständigung der Batterien. Namentlich an jener „bei dem neuen Lazareth" wurde eifrigst gearbeitet, doch stand die Brauchbarkeit derselben vor Ende Mai nicht zu erwarten, da in Folge anhaltender Frühjahrsregen der Bau wiederholt wochenlang unterbrochen werden musste. Veranlassung zur Rekonstruktion gab der Umstand, dass die Batterie rechts auf dem neuen Lazareth so schmal und eng befunden wurde, dass beim Zurückspielen der Geschütze die Bedienungsmanschaft kaum Platz fand, herumzugehn. Eine demontirte Kanone aber liess sich nicht aus der Batterie schaffen, sondern musste in das Hafenbassin geworfen

[1]) Kriegs-Archiv, Nr. 84, 1780 (a. K. A. A.).

werden. Ausserdem hatten beide Batterien bei dem genannten Objekte den Uebelstand, dass sie „mit grossen breiten Steinen gepflastert“ waren. Eine einfallende Bombe oder Stückkugel konnte demnach arge Verwüstungen anrichten. Das Schleppende in den Defensionsvorkehrungen während des Jahres 1788 hatte den Kaiser auch bewogen, dem General-Kommando in Triest ein grösseres Pouvoir in administrativer Beziehung einzuräumen. Darum säumte Langlois bei Beginn 1789 auch nicht, „an den Stückbettungen so weit das zum Theil aus Buccarizza überbrachte Bauholz“ zureichte, eifrig arbeiten zu lassen. Eine Verzögerung entstand dadurch, dass „der grössere Theil des erforderlichen Holzes, aus denen Zengger Waldungen“[1]) nicht eintraf und das in Stämmen gelieferte Materiale erst in Triest verarbeitet werden musste. Neu beantragt waren im Jänner vier Oefen zum Glühendmachen der Kugeln, u. zw. zwei für die beiden Hafenbatterien in Triest und je einer für Fiume und Porto Rè.[2])

Hatte, wie schon erwähnt, der Krieg 1788 durch Krankheiten im k. k. Landheere gewaltig aufgeräumt, so musste der Hofkriegsrath für die Campagne 1789 Alles aufbieten, um nur einigermassen die Lücken ausfüllen zu können. Dadurch kamen auch „die um den Seeküsten verlegten dritten Bataillons Terzy, D'Alton, Thurn und Reisky“ stark in Mitleidenschaft. Von ihrem effectiven Stande (200 Mann per Kompagnie) sollten je 40 Mann abgegeben werden. FZM. Langlois stellte aber dem Kaiser vor, dass die genannten vier Bataillons die Küste von Novi bis Aquileja und überdies die befestigten Plätze Triest, Fiume und Porto Rè zu decken hätten. Eine Reduktion sei unzulässig, wolle man nicht das Küstengebiet allen Eventualitäten preisgeben. Charakteristisch ist die Bemerkung, dass die Volksbewaffnung zwar vorgenommen wurde, auf „den Beistand dieser Milizen im Erforderungsfalle“ aber „keine sichere Rechnung zu machen sei, indem diese Leute öfter durch längere Zeit ihres Nahrungsverdienstes halber von ihren Wohnorten sich entfernen“. Das Militärkommando legte es dem Kaiser ans Herz, nicht nur keine Reduktion eintreten zu lassen, sondern vielmehr ein ferneres Bataillon in das Littorale zu disponiren, „oder in anderen Wegen neue, wirksame Hilfe zu schaffen“[3]).

---

[1]) Kriegs-Archiv, Nr. 84, 1788 (a. K. A. A.).

[2]) Von Seite des Gouvernements wurden die Kosten für einen „derlei Ofen und die Ofenhütte mit 192 fl. 31½ kr.“ veranschlagt; Langlois liess aber den Bau in eigener Regie vornehmen und ersparte dadurch nahezu 100 %. Denn „ein Kugelrost sammt Ofen und Ofenhütte“ kam auf 111 fl. zu stehen. Kriegs-Archiv, 1789 (a. K. A. A.).

[3]) Kriegs-Archiv, Nr. 4, 1789 (a. K. A. A.).

Die Position des Generalkommandos war um so schwieriger, als einerseits im Littorale in jeder Beziehung gesorgt werden sollte, allen schädigenden Ereignissen vorzubeugen, anderseits die Anforderungen für das Donau-Armement kein Ende nahmen. So erfolgte im Mai der Auftrag, für die sechs Kanonier-Lancien der Donauflotille „das auf den für Triest und Fiume bestimmten zehn Kanonier-Chaloupen befindliche Artilleriepersonale" abzugeben. Nun bestand dasselbe aber blos aus „20 Individuen", und der Mangel an Artilleristen war sehr gross. Für Triest und die Kriegsmarine konnte ursprünglich nur eine Feldartillerie-Kompagnie bestimmt werden, welche das Hauptzeugamt derart eintheilen musste, dass in den Batterien „zur Bedienung zweier Canons nur drei Kanoniere" entfielen und selbst nicht ein Mann für die so nöthige Reserve erübrigte. Die zur Küstenvertheidigung bestimmten Garnisons-Bataillons hatten einen so grossen Raum zu bewachen, dass nur mit Hilfe der Territorial-Miliz eine äusserst dünne Kette gebildet werden konnte, mithin zur Geschützbedienung selbst nicht ein Mann entbehrlich war. FZM. Langlois griff zwar zu Civilhandlangern, doch waren diese unnütz, wenn nicht wenigstens ein Artillerist für jede Kanone zur Verfügung stand. Die Kanonier-Chaloupen mit neu anzuwerbenden „Cannonieri marinari" zu versehen, lag im Momente ausser dem Bereich der Möglichkeit, weil alle diesbezüglich tauglichen Individuen bereits für die Donauflotille absorbirt waren. Um nun die Kriegsfahrzeuge nicht gänzlich von Artilleristen zu entblössen und dadurch völlig nutzlos zu machen, erhob FZM. Langlois dringende Vorstellungen.

Noch im Hochsommer 1789 kamen von der kaiserlichen Hauptarmee Anforderungen bezüglich der Matrosen für das Donau-Schiffsarmement. Bezeichnend für die Situation im Littorale erscheint folgende Stelle aus dem Berichte des Grafen Szapáry: „da Ew. Majestät gnädigst entschlossen haben, die Flotille auf der Donau zu vermehren, hierlands aber wegen denen schon viel abgeschickten Seeleuten und jenen die hier zur Marine verbraucht wurden, ist man hierlands fast ganz erschöpfet. Ich aber lasse mir stets angelegen sein, Euer Majestät gütigste Befehle auf was immer für eine Art pünktlichst zu vollziehen. Ich habe daher mit Einwilligung des Herrn FZM. Langlois meinen in Ragusa stehenden Korrespondenten den Auftrag gegeben, mir nur soviel als immer möglich ist, Leute die sich entschliessen werden, Dienste zur Donau anzunehmen, zuzuschicken" [1]).

---

[1]) Kriegs-Archiv Nr. 27, 1789 (a. K. A. A.), Bericht vom 25. Juli.

Auch aus der Zwitterstellung, welche das Schiffsarmement einnahm, mussten früher oder später Konsequenzen entstehen, welche auf den Geist der navalen Streitmacht den verderblichsten Einfluss ausübten. Der doppelten Abhängigkeit und des bunten Gemisches der Nationalitäten, aus denen die Equipage bestand, ist bereits Erwähnung geschehen. Dazu kam aber noch ein schwer wiegender Faktor. Die Seeoffiziere, mit Ausnahme von wenigen Subalternen, welche ursprünglich dem stehenden Heere angehört hatten, waren nicht von der obersten Militärbehörde in ihrer Eigenschaft mittelst Patent ernannt, sondern nur von dem Triester Gouvernement, ähnlich wie dies bei gemietheten Kauffahrteischiffen geschah, temporär in Sold genommen. [1]) Eine solche Vermengung von wirklich ernannten und blos gemietheten Offizieren liess schwer, ja kaum die Bande der militärischen Disziplin so fest anziehen, als es insbesondere der Dienst zur See erheischt.

Befremden kann es darum keineswegs, dass FZM. Langlois im Frühjahr 1789 sich genöthigt sah, an den Kaiser zu berichten: „. . . . dass er, um das Ansehen und die Wirksamkeit des Marinekommandanten Capitaine Botts aufrecht zu erhalten und der bei der Marine äusserst nothwendigen pünktlichsten Ordnung und strengsten Gehorsam Gewicht zu geben", in die Nothwendigkeit versetzt worden sei, zwei „Marine-Offiziere Namens Carra und Kovachich kriegsrechtlich behandeln zu lassen. Deren Verbrechen bestand in „Nichtbefolgung der vom Marinekommandanten ertheilten Befehle". Dem Namen nach dürften dies zwei wirklich angestellte k. k. Offiziere gewesen sein, wärend der Marinekommandant Botts nur im Miethverhältnisse zum Triester Gouvernement stand. Obschon FZM. Langlois „das Jus gladii et aggratiandi" über das Seevolk verliehen worden war, „so lange der Krieg" währte „und das General-Kommando in Triest" sich aufhielt, sendete dasselbe die Akten dennoch an den Hofkriegsrath, einerseits, weil der „Prozess k. k. Offiziere" betraf, anderseits weil Lieutenant Kovachich [2]) zur Entlassung beantragt war. [3]) Hier muss noch bemerkt werden, dass ungeachtet der stets dem Triester Gouvernement eingeräumten grossen Rechte im Seewesen, das Jus gladii bezüglich der Kriegsmarine stets in erster Linie dem Monarchen, in zweiter dem Hofkriegsrathe vorbehalten blieb. Den Capitains der k. k.

---

[1]) In den Kabinets-Archivs- (Staatsräthliche) Akten vom Jahre 1791 ist dies ganz klar ausgesprochen.

[2]) Hatte seine Anstellung auf dem Kutter „Le Juste".

[3]) Kriegs-Archiv Nr. 10, 1789 (a. K. A. A.).

Kriegsfahrzeuge stand dieses Recht niemals in einem österreichischen Hafen, sondern nur dann zu, „wenn sie unter Segel, mithin auf der Fahrt" waren. [1])

Bei diesen unwiderleglichen Beweisen der grossen Mängel, des vom Triester Gouvernement in's Leben gerufenen navalen Kriegsmateriales, konnte sich Graf Lacy nicht enthalten, dem Kaiser gegenüber frei seine Meinung auszusprechen: „. . . . . diese Umstände sind ein abermaliger Beweis von den Widersprüchen, so in dem Schiffsarmement von jeder Seite herrschen. Und im Grund sind es ganz natürliche Folgen von dem, dass es dem Schiffsarmement an einem Chef fehlt, der im Stande seie, eine jede Sache mit Grund und Ueberzeugung zu entscheiden. Derjenige, der einem Geschäfte vorsteht, und es nicht selber zu leiten im Stande ist, wird bald von seinem Untergebenen übersehen, und alsdann herrscht unter diesen letzteren verschiedene Meinung, die von dem Vorgesetzten nicht zweckmässig entschieden werden kann. Es tritt Verzögerung und endlich Stillstand im Geschäfte ein, weil ein Theil dem andern entgegenarbeitet, und anstatt, dass der Vorgesetzte seine Untergebenen nach seiner Einsicht auf einen Punkt leiten soll, dieser von ihnen nach ihren verschiedenen Meinungen verleitet wird." [2])

Erst gegen Ende des Jahres genehmigte der Kaiser einen Wechsel im General-Kommando und dadurch wurde der sehnlichste Wunsch Gazinelli's, zur Armee zu kommen, erfüllt.

Der zur Dienstleistung in dem Küstengebiete bestimmte General-Major Henricy war am 24. Oktober 1789 in Triest eingetroffen, und FML. Gazinelli führte ihn in seine neue Wirkungssphäre ein. Letzterer stand eben im Begriffe „die winterliche Postirung an der Küste des Vinodoler und Istrischen Bezirkes" dergestalt zu reguliren, dass durch die Wintermonate, wo ohnehin nicht wohl was Feindliches zu besorgen" war, „die nur zur Erhaltung der Kommunikation nöthigen Posten aufgestellt" blieben. Die übrige Mannschaft aber sollte zu ihrer „Konservation" nach Fiume in Quartiere verlegt werden. [3])

b) Die Verwendung der navalen Streitmittel bei der Diversion gegen Albanien.

Ein nicht unwesentlicher Faktor fiel in den grossen Kalkul Joseph II. Schon 1737—1739 waren jene Völkerschaften, welche Nordalbanien und

---

[1]) Kriegs-Archiv Nr. 86, 1788 (a. K. A. A.).

[2]) Kabinets-Archiv, Lacy'sche Akten, 1789, Jänner, Marinewesen.

[3]) Kriegs-Archiv Nr. 40, 1789 (a. K. A. A.).

die Herzegowina bewohnen, mit Anerbietungen hervorgetreten, sich dem Hause Oesterreich unterwerfen zu wollen. [1]) Nun hatte bereits vor Ausbruch des Krieges 1788 Mahmud Bassa von Scutari die Bewohner um Montenegro's Grenzen zum Aufruhre aufgestachelt, und dieselben zeigten sich geneigt, das türkische Joch abzuschütteln. Hauptmann Vukassovich des Liccaner Regimentes erklärte sich bereit, die politische Bewegung zu Gunsten der Sache Oesterreichs unter jenen Volksstämmen zu leiten, bei denen verschiedenartige Glaubensbekenntnisse und einander widerstreitende Interessen eine jahrhundertlange innere blutige Fehde erzeugt hatten, und das Verharren in der Barbarei verschuldeten.

Mit Geld und den nöthigen Instruktionen versehen, war Vukassovich, blos von sieben selbstgewählten Gefährten begleitet, am 12. Februar 1788 auf einem Merkantilschiffe von Triest gegen Montenegro gesegelt und hatte Anfangs März den Hafen von Molonta erreicht, von wo aus er durch Geld und List sich den Weg nach Montenegro zu bahnen wusste. [2]) Von den Ereignissen in Montenegro und Albanien kann selbstverständlich nur insoferne die Rede sein, als die k. k. Kriegsschiffe in Thätigkeit kamen. Joseph II., wie wohl er auch alle Chancen abgewogen haben mochte, würdigte bei seiner grossen Menschenliebe den Charakter jener Völker, die ihm Unterwerfung anboten, zu günstig und veranschlagte bei dem Bündnisse mit Russland die traditionelle äussere Politik dieses Reiches viel zu gering. In letzterer Beziehung mochte der Kaiser durch jene Berichte irregeführt worden sein, welche Hauptmann Vukassovich nach seinen 1780 im türkischen und montenegrinischen Gebiete unternommenen Reisen erstattete. [3]) Dieser Offizier, so geschickt er auch der That nach seine Mission erfüllte, ermangelte doch jenes durchdringenden politischen Blickes, welchen natürliche Begabung im Vereine mit hoher Bildung verleihen. Hätte Vukassovich [4]) diesen besessen, so würde er, eben weil überall Lug und Trug ihm begegnete, vor Allem den Ursachen nachgeforscht haben, welche Anfangs 1788, namentlich in Montenegro, eine Oesterreich nichts weniger als günstige Stimmung er-

---

[1]) Hofkriegsrath: 1736, Protokolls-Expedition Fol. 2232, November; 1737 Fol. 732 und Fol. 1250 April; 1737 Fol. 3096 November; 1738 Fol. 498 März u. s. w.

[2]) Kriegs-Archiv, Feldakten F. XIII, Nr. 15¼, 1788, 1789.

[3]) Vukassovich selbst täuschte sich, weil er auf die Kundgebungen der Rajas ein zu grosses Gewicht legte. Diese hatten nach Aufhebung der Janitscharen nicht mehr die Fähigkeit, als massgebender Faktor aufzutreten, denn überall dominirten die dem Grossherrn ergebenen Muselmanen.

[4]) War schon in der ersten Zeit seines Aufenthaltes in Montenegro 1788 zum Major befördert worden.

zeugten. Anstatt dessen wurde die Zeit mit vergeblichen Versuchen verbraucht, die Söhne der Schwarzen Berge durch Moralpredigten eines Besseren zu belehren. Dies liess den kaiserlichen Parteigänger völlig übersehen, was er bei politischem Scharfblicke im ersten Augenblicke erkennen musste: nämlich, dass Russlands Gold sich schon lange vorher in Montenegro die äusserste Etape gegen Europa's Westen gesichert hatte.

Den Beweis da für erbringt Vukassovich's eigenhändig geschriebenes Memoire über seine Thätigkeit in Montenegro. Obgleich derselbe reichlich mit Geld versehen war, fand er solches doch nicht im entferntesten zureichend, um nur einigermassen Boden zu gewinnen. Diesbezüglich ist in dem Memoire bemerkt: „... sie (die Montenegriner) machen mir den Vorwurf, dass der Prinz Dolgoruko in Montenegro gewesen sei, und nebst vielen andern der Kirche, der Geistlichkeit und den Ansehnlichen des Landes dargereichten beträchtlichen Geschenken, einem jeden Haus in Montenegro einen Golddukaten verabreicht hätte." [1] Ausserdem erzählt aber Vukassovich des Breitesten, dass ihn ein „ausgetretener russischer Major Save Mirkowich, ein Freund des Bischofs von Montenegro Petrovich," [2] belauerte und bei jeder Gelegenheit zu contrecarriren suchte. [3] Den Versuch zur Gegenwirkung erzählt Vukassovich folgendermassen: „Wir fanden diesen Menschen so hartnäckig, dass man nicht auf die mindeste Spur seiner Gesinnungen kommen konnte" .... „In einem Zeitpunkte, in welchem er sich vertraulich und treuherzig gegen mich zeigte, ergriff ich die Gelegenheit, ihm vorzustellen, ich wäre von unserem allerhöchsten Hof mit dem Einverständnisse des kaiserlich russischen Hofes hier, um bei diesen Kriegsumständen mich nach den höchsten Gesinnungen zu benehmen. Da also die günstige Vorsicht uns in diesen Gegenden durch ein Ungefähr zusammenbringen wollte, ich auch auf seine Einsicht und Freundschaft, in dieser kurzen Zeit doch ein grosses Zutrauen gewonnen, und mich darauf fusste, folglich zu einem ferneren Benehmen und seinem unwidersprechlichen Vortheile zu wissen erforderte, ob er denn wirklich vom kaiserlich russischen Hofe abgesendet, oder aber nur für seine Willkür sich da einfinde?" [4] In diesem Tone fährt Vukassovich fort und schliesst endlich:

---

[1] Kriegs-Archiv, Feldakten F. XIII, Nr. 15¼, 1788, 1789, P. 21.

[2] Kriegs-Archiv, Feldakten F. XIII. Nr. 15¼, 1788, 1789, P. 13.

[3] Aktenmässig nachweisbar ist, dass dieser Mann nicht aus russischen Diensten getreten, sondern nur zu dem Behufe beurlaubt war, Vukassovich genau zu überwachen und seinen Bestrebungen entgegenzuarbeiten. (Kriegs-Archiv, Feldakten, F. XIII.)

[4] Kriegs-Archiv, Feldakten 1788, 1789, F. XIII, Nr. 15¼, P. 23.

„Ueber meine anonymische Beredtsamkeiten erhielt ich nur Zweideutigkeiten zur Antwort." Diese wenigen authentischen Daten werden genügen, um darzuthun, dass Vukassovich nicht der Mann war, seine Mission im Sinne der Intentionen Joseph II. zu erfüllen.

Die Zähigkeit und der Muth, um ungeachtet unzähliger augenscheinlicher Gefahren auf dem äusserst schlüpfrigen Boden von Montenegro auszuharren, sind unzweifelhafte Proben einer persönlichen Bravour. Diese allein war aber für den grossen politischen Zweck, um welchen es sich handelte, völlig unzureichend, ja sogar schädlich.

In Folge der dringend gestellten Forderungen von Seite Vukassovich wurde Mitte Mai in Wien in Antrag gebracht, den Montenegrinern ein Schiff mit Früchten und zugleich einen Geldbetrag von 40.000 Dukaten zukommen zu machen. „FML. Gazinelli hielt sich verpflichtet, dem Transportschiffe, und zur mehren Sicherheit dieser so beträchtlichen Geldrimesse die beiden armirten Kutter beizugeben." Das Gold wurde auf selben vertheilt und die beiden Kapitäns erhielten die Weisung, „nach Umständen zu trachten, sowohl die Früchte, als das Geld, den Montenegrinern sicher zukommen zu machen, sich aber dabei so zu benehmen, dass einiges Aufsehen nicht erwecket, weder sich in etwas eingelassen werde, so zu Feindseligkeiten auch im geringsten den Stoff geben dürfte,[1]) sondern bei einer sich ereignenden Gefahr für ihre eigene und des Geldes Sicherheit bedacht zu sein und vielmehr ihren Rückzug in gehöriger Zeit zu nehmen." [2])

Verschiedene Rücksichten verzögerten aber das Auslaufen des Convois bis zum 30. Mai. [3]) Dieser Zeitverlust musste das General-Kommando in Triest um so peinlicher berühren, als am 11. Juni die von einem griechischen Kauffahrer gebrachte Kunde eintraf, dass „in den Gewässern von Korfu 18 armirte Dulcignotten-Schiffe gesehen wurden, und lange Zeit das Schicksal der beiden Kutter im Dunkeln blieb. Und noch ehe man das Resultat der Expedition kannte, forderte das Triester Gouvernement eine zweite, denn es sollten schleunig nach Montenegro „Zelte, Munition und Armaturssorten" gesendet werden. [4])

---

[1]) Aus Semlin hatte der Kaiser (8. Mai) ein Handbillet erlassen, dass vom Littorale aus vor Venedigs Erklärung Nichts unternommen werden solle, was zu Beschwerden Anlass geben könnte und Repressalien besorgen liess.

[2]) Kriegs-Archiv Nr. 29, 1788 (a. K. A. A.).

[3]) Kriegs-Archiv Nr. 31, 1788, Bericht vom 31. Mai (a. K. A. A.).

[4]) Dies hatte den Zweck, die vom Karlstädter Generalkommando detachirten, und auf zwei Kauffahrteischiffen nach Montenegro als Sukkurs entsendeten 220 Mann

FML. Gazinelli bestand aber darauf, bis zur Rückkunft der Kutter zuzuwarten, um doch einigermassen „eine Richtschnur" zu gewinnen, „wie man sich zu benehmen haben würde." [1]) Erst am 27. Juni kehrten die beiden Kriegsschiffe mit der Meldung zurück, dass sie „ohne Anstand ohnweit Cattaro im Beisein eines venetianischen, mit seinem kleinen armirten Fahrzeuge am Gestade die Wache haltenden venetianischen Offiziers, die ganze Ladung an's Land gesetzt und dem dahin gesendeten kroatischen Offizier die Ladung sammt dem Gelde übergeben" hätten. [2]) Darauf hin war Graf Brigido, welchem die Beischaffung der dem Freikorps nöthigen Nachschübe überlassen blieb, entschlossen, den nächsten Transport absegeln zu lassen.

„Eine Bande von Türken hatte den Hauptmann Bernetti, Lieutenant Schönflur und den Staatskanzlei-Offizier Brognard" auf Anstiften des Pascha von Scutari, Mahmud, ermordet, als die Genannten das Schiff verlassen wollten. Da aber diesfalls nur Gerüchte in das Küstenland gekommen waren, beorderte FML. Gazinelli am 13. Juli den Kapitän Simpson mit seinem Kutter „Le Ferme" nach Budua zu segeln, um über den Vorfall Gewissheit zu erlangen. Der Befehlshaber des kaiserlichen Kriegsfahrzeuges erhielt die „ausdrückliche Weisung, sich in gar nichts Feindliches einzulassen." Er sollte nur die ihm übergebenen Briefe „durch einen ihm mitgegebenen Montenegriner," an Major Vukassovich richtig bestellen lassen, alle möglichen Kundschaften über den Mord einziehen und sodann seine Rückreise beschleunigen. [3])

Nach der vom Pascha von Scutari dem Ansehen Oesterreichs zugefügten Schmach [4]) war es schwierig, einen Entschluss zu fassen. Major

---

unbewehrter Grenzsoldaten an Ort und Stelle zu bewaffnen und auszurüsten. Die Debarkirung erfolgte am 24. Mai Nachts, nicht ohne Fährlichkeiten verschiedener Art. Kriegs-Archiv, Feldakten, F. XIII, Nr. 15½, P. 54, Türkenkrieg 1788, 1789.

[1]) Kriegs-Archiv Nr. 35, 1788.

[2]) Der Convoi hielt in der Höhe von Ragusa. Das mit Frucht beladene Schiff lief in den Hafen ein, während die beiden Kutter auf „der dortigen Meereshöhe anhielten", um die weiteren Weisungen von Vukassovich abzuwarten.

[3]) Zu dieser Zeit waren der russische General-Lieutenant Saworowsky und der Contre-Admiral Samuel Samuelovich Ips in Triest eingetroffen und stellten das Verlangen, die in den dortigen Häfen befindlichen k. k. Kriegsfahrzeuge in Augenschein zu nehmen, FML. Gazinelli konnte dies nicht leicht den Generalen einer mit Oesterreich verbündeten Macht verweigern. Auffällig war nur, dass sich beide russische Generale alsbald nach Venedig begaben. Kriegs-Archiv Nr. 53, 1788 (a. K. A. A.).

[4]) Siehe Beilage Nr. 16.

Vukassovich hatte zwar durch den Angriff auf Spuž [1]), sogleich Repressalien geübt, doch entbehrte dieser Akt des nöthigen Rückhaltes; Es mangelten ihm die Kräfte, um sich selbst nur defensive gegen die Angriffe des Pascha von Scutari behaupten, geschweige offensive agiren zu können. Entweder musste Vukassovich ausgiebig unterstützt, oder die Diverson ganz aufgehoben werden. Für den ersteren Fall beantragte das Triester Gubernium den schleunigen Nachschub eines hinlänglich starken Truppenkorps, um sich „defensive bis zur Ankunft der russischen Flotte erhalten" zu können; dann aber sollte „mit Zuziehung einiger russischer Fregatten und Bombardier-Galeoten" die Einschliessung der Seeplätze Albaniens bewirkt und Montenegro durch etliche Tausend Mann regulirter Truppen verstärkt werden, während ein „ansehnliches Truppenkorps von der Landseite vordringen würde." Im Falle des Verzichtens sollte Vukassovich aus Montenegro sogleich abberufen und zu „dessen Ueberlieferung nach Carlopago oder Zengg die Veranstaltung mittelst Absendung nacher Cattaro mehrer von denen hiesigen armirten Schiffen begleiteten Transportfahrzeugen" geschehen. [2])

Am 20. Juli erhielt das General-Kommando in Triest von Vukassovich den Bericht, in welchem bemerkt ist, dass die Sache einen „merkwürdigen Ausgang nehmen" könne, wenn Sukkurs eintreffen würde, sich aber sehr schlimm gestalten müsse, wenn die Montenegriner die Ueberzeugung gewännen, dass die Türken sich verstärken, ohne dass die kaiserlichen Parteigänger durch eine ausreichende Macht unterstützt würden. In Folge dessen schloss Vukassovich seinen Bericht: „somit bitte ich Eure Excellenz (FML. Gazinelli) gehorsamst, mir baldigst einige armirte Schiffe zu schicken, um dass die Meerseiten von Albanien durch das Alarmiren gegen mich zu rücken verhindert wird." [3]) Nun musste aber FML. Gazinelli den Kaiser auf das Bestimmteste erklären, dass die zur Diversion verlangten Kriegsschiffe nicht geeignet seien, weil eben das zu Gebote stehende navale Materiale sich im äussersten Falle nur dazu gebrauchen liesse, „den Major sammt seiner Mannschaft in Sicherheit zu setzen". Wenn der General bemerkte, dass „das An-

---

[1]) Diesbezüglich berichtet Vukassovich am 20. Juli 1788, dass seine „Vorposten die ganze Vorstadt von Spuž abgebrennt und viele Türken umgebracht haben, wobei sich unsere Gränzer vorzüglich ausgezeichnet haben, der beihabende Herr Lieutenant Orlovich und Pawelich sind die Anführer dessen". Kriegs-Archiv Nr. 62, 1788 (a. K. A. A.).

[2]) Kriegs-Archiv Nr. 61, 1788 (a. K. A. A.).

[3]) Kriegs-Archiv Nr. 61, 1788, Originalbericht (a. K. A. A.)

langen der russischen Flotte mit ein Paar Fregatten und Bombenschiffen" abgewartet werden müsse[1]), so zeigt dies einerseits, wie zu dieser Zeit (Juli) die Verwicklungen Russlands mit Schweden im Littorale noch nicht geahnt wurden, andererseits aber, wie trügerisch meist jene Hoffnungen seien, die ein Staat auf seine Verbündeten setzt. Die Situation war um so misslicher, als Vukassovich wenigstens eine kleine Diversion in der Gegend von Antivari und Dulcigno verlangt hatte und selbst diese sich mit den österreichischen Kriegsschiffen nicht wagen liess, weil die Kanonen der Kutter und armirten Kauffahrer so kleinen Kaliber hatten, dass jeder Versuch einer maritimen Aktion Oesterreichs Ansehen bei den Völkern in und nächst den Schwarzen Bergen nur noch mehr beeinträchtigt hätte. Charakteristisch in dieser Beziehung ist die Aeusserung des Grafen Brigido, welcher dem Kaiser berichtete „. . . da die hiesigen armirten Schiffe auch nach der Meinung des Generalen Gazinelli viel zu schwach seien, um mit gegründeter Hoffnung eines günstigen Erfolges etwas zu unternehmen, und man sich wahrscheinlich mit solchen, besonders gegen die Dulcignotti und andern dort zusammentreffen mögenden türkischen Schiffen einen Affront aussetzen könnte, so getraut man sich von selbst nicht, Etwas zu veranlassen, sondern erwartet die höchsten Befehle".[2])

Der Kaiser sah sich nun bemüssigt, an Vukassovich zu schreiben: Lieber Major Vukassovich! Ich habe sowohl aus Ihrem Bericht an FML. De Vins, als auch jenem vom 20. Juli an FML. Gazinelli und Grafen Brigido ersehen, dass Ihr Diensteifer und eine billige Rache Ihnen verhoffen machen, auch etwas Nutzbares in Montenegro, auch gegen den Bassa von Scutari ausrichten zu können. Sie erkennen zwar im vollsten Mass dessen Gefahr und Beschwerlichkeit und setzen die Bedingnisse dazu, die aber nicht, zu erfüllen sind, nämlich dass man armirte Schiffe gegen die albanesische Küste abschicke und selbe bedrohe. Diese haben wir nicht, und von der russischen Flotte wird wegen dem ausgebrochenen Krieg mit Schweden für heuer ganz sicher Nichts, und vielleicht auch künftig Nichts[3]) im Mittelländischen Meere zu sehen sein. — Sie immer mit Geld, Lebensmitteln, Gewehren und Munition häufiger zu unterstützen, lohnete nicht mehr; denn was man von einer

---

[1]) Kriegs-Archiv Nr. 62, 1788 (a. K. A. A.).

[2]) Kriegs-Archiv Nr. 60, 1788 (a. K. A. A.).

[3]) Aus dieser Aeusserung und dem Tone des Schreibens überhaupt lässt sich schliessen, dass Joseph II. schon in der Mitte der ersten Kampagne klar sah, wie seine Pläne nicht so ganz mit jenen Russlands im Einklange standen.

Unternehmung in der dortigen Gegend sich versprechen kann, da, wenn der Pascha von Scutari neutral geblieben wäre, wenig zu hoffen war, wo aber im Gegentheil, wenn er sich mit den andern Türken gegen uns vereinigte, was wäre nicht von den treulosen Montenegrinern zu erwarten? Sie werden sich also mit nichts anderm mehr beschäftigen, als wie Sie Ihren Rückzug mit der beihabenden Mannschaft so viel möglich unbeschädigt und bald zu Meere bewerkstelligen werden können."

„. . . . Ich lasse Ihnen auch Montirungsstücke und Zwieback zuschicken, damit Jedermann glaube, dass man sie noch länger unterstützen und belassen wolle. General Gazinelli und Graf Brigido sind allein davon benachrichtigt. Sie werden also denselben durch die nämliche Gelegenheit die Art, die Zeit und den Ort, wohin sie Ihnen die Schiffe und alles Nöthige zu Ihrem Rückzuge zu schicken haben werden, wohl bestimmen." . . .

„. . . . Mir ist leid, dass Sie schon eine kleine Unternehmung durch Verbrennung einer Vorstadt vor sich haben gehen lassen, weil dies Ihnen die überlegenen Türken, und von den Montenegrinern den Vorwurf, dass Sie selbe in etwas Feindliches gegen die Türken engagirt haben, übern Hals ziehen wird. Sollte Ihr Rückzug nicht anders möglich sein, als dass Sie zu Ihrer und Ihrer Leute Sicherheit das venetianische Territorium in etwas betreten, so hätten Sie solches ohne Anstand zu thun, dabei aber alle möglichen Excessen und Gewaltthätigkeiten zu vermeiden. Dieses ist was Ich Ihnen von der Entfernung und bei der mir unbekannten Lage, in der Sie sich befinden, auftragen kann. Die Mittel, die Zeit und Art kann Ich allein Ihrer Einsicht und Kenntniss überlassen. Dass jedoch alle weiteren Unternehmungen bei den Montenegrinern aufzuhören haben, dieses will Ich Ihnen bestimmt auftragen".

„Semlin, am 3. Augusti 1788."

Joseph m. p.[1])

Auf die beunruhigenden Nachrichten, welche von Seite des Gouverneurs von Fiume, Grafen Szapáry, in Triest eingelaufen waren, sah sich Graf Brigido Mitte August veranlasst „einen Kutter mit Briefen an Major Vukassovich" abzusenden, „um die bestimmte Verabredung seines Rückzuges" zu treffen. Aber während dieser Absicht die That folgte, hatte Szapáry an FML. Gazinelli berichtet, dass die Expedition in Montenegro „in Verlegenheit und Gefahr verwickelt" sei und der Rückzug angeordnet werden müsse. Es erfolgte nun von Seite des Gouver-

[1]) Kriegs-Archiv, Feldakten F. XIII, Nr. 15½, P. 96, 97, 98.

nements der Befehl, „ohne weiteres Verweilen annoch den zweiten Kutter und zwei der armirten Schiffe dem ersten nachzusenden" und an Major Vukassovich zu weisen, „auf dass er bestthunlich mit seinen Leuten aus Montenegro abgehe und sich nach Umständen der Schiffe zur Ueberfahrt bedienen möge.[1])

Der Kutter „Le Ferme" war am 21. August, der „Le Juste" mit den armirten Kauffahrteischiffen „S. Giovanni" und „Città di Vienna" am 26. in der Bucht von Rose eingelaufen. Erwähntermassen segelte das Armement unter dem Vorwande gegen Albaniens Küste, Vukassovich Unterstützung zu bringen, thatsächlich aber um den Parteigängern den Rückzug zu ermöglichen. Das Geheimniss wurde aber schon in Triest nicht gewahrt und die Montenegriner wussten um dasselbe. Folge davon war, dass sie sich durch Gewaltmassregeln Vukassovich's Abzug widersetzten. Um seine Gegner zu täuschen, hatte derselbe den Kapitain Simpson verständigt, den zur Besichtigung der Kriegsfahrzeuge delegirten Montenegrinern „alle mögliche Armatur vorzuweisen und ihnen begreiflich zu machen, dass die Schiffe zu keinem Transport, sondern nur zum Angriffe geeignet seien". Demgemäss wurden die Betreffenden auf den Kriegsschiffen bewirthet und man bemühte sich, selbe „zu überweisen, dass letztere nichts anderes, als die bereits darauf gewesene Mannschaft und Munition fassen" konnten.[2]) Diesfalls berichtete Simpson, dass die Söhne der Schwarzen Berge befriedigt schienen . . . . „entretemps il y a été icy aujourd'huy trois députés du Montenégro, pour visiter les Coutres et Batiments, ce qu'ils ont fait avec toute convenance et paroissoient être très-satisfaits".[3]) Ungeachtet dessen hatte aber Vukassovich schweren Stand, um sich aus einer Umarmung loszuwinden, die sein und seiner Leute Leben bis zum letzten Momente hart bedrohte.

Obschon Vukassovich durch den Fiumaner Gouverneur Grafen Szapáry in Kenntniss gesetzt war, „dass die Schiffe um ihn gefahren", erwiederte er noch am 8. September, es sei ihm unmöglich, aus diesem Lande zu kommen. Der Pascha „passe" auf „seinen Kopf" und lasse ihm „überall auflauern,"[4]) dazu kam, dass die Bewohner von Bosnien und der Herzegowina allen Muth verloren und dadurch die leiseste

---

[1]) Kriegs-Archiv Nr. 67, 1788 (a. K. A. A.).

[2]) Kriegs-Archiv, Feldakten, F. XIII, Nr. 15½, P. 120, 1788, 1789.

[3]) Kriegs-Archiv Nr. 75, 1788 (a. K. A. A.).

[4]) Kriegs-Archiv Nr. 79, 1788 (a. K. A. A.).

Hoffnung auf Hilfe schwand.[1]) Freunde wie Feinde brachten Vukassovich ins Gedränge. Ungeachtet der Besichtigung der Kriegsschiffe hatten sich „die Oberen des Volkes mit ein Paar Tausend bewaffneter Insassen vereinigt," um den Abzug aus Montenegro „auch mit Gewalt zu verhindern". Diesbezüglich berichtete Graf Szapáry an den Kaiser, „dieweilen die erwarteten Schiffe zwar angekommen sind, da aber die Montenegriner keine Unterstützung mit Mannschaft und Munition sehen, wurden sie aufrührerisch und beobachten sehr, dass der Major nicht entkommen soll". Der Muth und die Geistesgegenwart, welche Vukassovich inmitten eines tausendfach ihn und die Seinen bedrohenden Todes stets bewahrte,[2]) zeigen die wahren Soldatentugenden gewiss im schönsten Lichte. Als Mann hatte er keinen Augenblick die Besonnenheit verloren, und dem allein war es zu danken, dass die kleine muthige Schaar der Katastrophe entging.

Wie lange diese äussersten Gefahren währten, geht daraus hervor, dass am 11. September noch von Vukassovich der Bericht eintraf, dass er den Rückzug auf den ihm zugesendeten Kriegsfahrzeugen ohne speciellen Befehl nicht antreten könne. Bis zu dessen Eintreffen beabsichtigte er in der Gegend zwischen Cattaro und Ragusa zu verweilen. Auch wurde die Anfrage gestellt „ob einige Montenegriner und Berdjani mit ganzen Familien" mitgenommen werden dürfen.[3]) Erst am 13. Oktober erhielt der Kaiser die Meldung, dass „die Kutter und armirten Schiffe, welche Major Vukassovich mit seiner beigehabten Mannschaft glücklich zurückgebracht und zu Zengg debarquirt hatten, „am 5. Oktober im Triester Hafen eingelaufen" seien, wo selbe einer siebentägigen Kontumaz unterzogen werden mussten.[4])

Den rein militärischen Theil der Aktion hatte Vukassovich sicherlich meisterhaft durchgeführt. Minder glücklich war er in dem politischen, wozu ihm offenbar das Geschick mangelte; der Beweis dafür liegt in den Aufzeichnungen, welche er in späterer Zeit vornahm.

---

[1]) Bericht des k. k. Konsuls in Ragusa (Kriegs-Archiv).

[2]) Die Türken lauerten auf die Kaiserlichen als Feinde des Grossherrn, die Montenegriner hinwieder wollten Vukassovich als Geisel festhalten, damit, im Falle der Pascha von Scutari Feindseligkeiten beginnen würde, an den Oesterreichern Repressalien geübt werden konnten.

[3]) Originalbericht ddo. Lowchin in Montenegro vom 26. August 1788. Kriegs-Archiv Nr. 75 (a. K. A. A.)

[4]) Kriegs-Archiv Nr. 84, 1787 (a. K. A. A.)

c) Die Vermehrung der navalen Streitmittel.

Der Kaiser hatte sich bei seiner Anwesenheit im Littorale überzeugt, dass die vorhandenen Kriegsfahrzeuge unzulänglich seien. Das Gouvernement erhielt den Auftrag, Vorschläge zur Vermehrung baldigst einzureichen. Dieses beantragte, mit Neapel in Verhandlungen zu treten. Die Zeit, in welcher selbe mit dem Befehlshaber der neapolitanischen Kriegsmarine, dem Marine-Minister Acton begannen, lässt sich nicht genau feststellen.

Bereits im Mai 1788 hatte Acton von Neapel aus die schriftliche Erklärung abgegeben, dass der gewünschte Bau der Lancie cannoniere bereitwilligst geleitet werden würde. Des breitesten setzte man neapolitanischerseits auseinander, dass es ausser allem Zweifel stehe, die stärkste und sicherste Vertheidigung der Häfen und Seestädte gegen Angriffe von der Meeresseite und gegen Bombardements werde durch die Lancie cannoniere der neuen Konstruktion möglich. Acton berief sich dabei auf die Erfolge bei der letzten Belagerung von Gibraltar. Neapel hatte ein solches Fahrzeug aus Carthagena in sein Arsenal bringen lassen, welches sich „nach dem Ausspruche der Marine-Offiziere vorzüglich bewährte". Für die nach diesem Muster in Oesterreich zu erbauenden Lancien wurden Instruktionen und detaillirte Pläne in Aussicht gestellt,[1]) mit der Bemerkung, dass die Triester Schiffbaumeister ganz leicht danach arbeiten könnten.

Dem Präliminare nach sollte die Armirung eines solchen Kanonenbootes mit einer 24-pfündigen Kanone, und die Bemannung mit 20—27 Personen, die Matrosen und 3 Kanoniere inbegriffen, derart ausreichen, dass 10—12 solcher Kriegsfahrzeuge vereint, ein vorzügliches Vertheidigungsmittel darbieten würden (formeranno unite una eccellenta difesa). Zur völligen Sicherheit der ganzen Küste waren aber nach Acton's Ansicht dreissig bis vierzig Lancien unbedingt nöthig (e deve questa difesa estendersi per tutto il Litorale austriaco; trenta o quaranta di esse daranno sicurezza[2]).

Erwägt man, dass die Wehrfähigkeit zur See augenblicklich nothwendig war, so ist begreiflich, dass das Triester Gouvernement unmöglich

---

[1]) Obgleich in einem späteren Vortrage bemerkt ist, dass Pläne und Instruktionen beiliegen, ist doch ad margine des Aktenstückes von fremder Hand geschrieben: „Beilagen fehlen". Eigenthümlich ist es, dass alle angezogenen Beilagen, welche sich auf den Schiffbau beziehen, auch aus den Akten entfernt wurden.

[2]) Kriegs-Archiv Nr. 36, 1788 (a. K. A. A.).

30 oder gar 40 Kanonenboote beantragen konnte, deren Bau nach dem Präliminare kaum in zwei Jahren beendet gewesen wäre. Die Zahl sollte sich auf 10 beschränken. Graf Brigido beschied den Triester Konstrukteur „Dorlingo Banfili" zu sich, um zu erfahren, zu welchem Preise und in welcher Zeit der Bau dieser 10 Lancien, deren jede nur mit einer eisernen 24-pfündigen Kanone armirt werden sollte, im Offertwege „mit 30 Rudern und einem Mastbaume beendet sein könnte". Dem neapolitanischen Plane nach wurden die Kosten für eine Lancia mit 5000 fl. veranschlagt, doch erklärte Banfili, in der Frist von 3 Monaten im besten Falle nur vier Lancien erbauen zu können. Um nun die Herstellungsfrist abzukürzen, wurde der Gouverneur von Fiume Graf Szapáry ersucht, den dortigen Konstrukteur Joubert zur Theilnahme an der Arbeit aufzufordern. Wenn nöthig, sollte auch Zengg mitwirken.

Nun mussten im allergünstigen Falle vier bis fünf Monate, von Ende Mai ab gerechnet, verstreichen, ehe die 10—12 Lancien vom Stapel gelaufen waren. Graf Brigido hatte aber selbst in seinem Berichte an den Kaiser hervorgehoben, dass das „von den Nachbarn beneidete Triest" am ehesten einer Bedrohung ausgesetzt sei. Diese stand schon beim Ausbruche des Krieges zu gewärtigen, die Kanonenboote, von denen der Gouverneur alles Heil sich und dem Kaiser versprach, standen aber erst Ende 1788 in Aussicht. — So wie Viele vor und nach ihm, hatte sich Graf Brigido eifrigst bestrebt, keine Gelegenheit vorübergehen zu lassen, sich als ein treuer Diener seines Herrn dadurch zu zeigen, dass er „die Erleichterung des Aerarii" als das erste und überall anzuwendende Prinzip der Dienstespflicht hinstellte. Der momentan nöthige grosse Geldaufwand sollte schon bei den Vorfragen durch Aussichten auf Ersparung vermindert werden. Noch ehe die Lancien bewilligt waren, bemerkt Brigido: „.... nachdem oft gedachte Lancien hergestellt sein würden, man die zur Defension armirten Merkantilschiffe leicht entbehren und deren Unterhaltungskosten auf letztbesagte weit nützlichere Chaloupen verwenden könnte" [1]).

Um den Bau der Lancien in Triest von einem neapolitanischen Fachmanne leiten zu lassen, hatte das Gouvernement ausdrücklich den neapolitanischen Seeoffizier Grafen Thurn begehrt. Dieser war aber zur Zeit in dienstlicher Angelegenheit zu Marseille und konnte vor Juli nicht im Littorale eintreffen. Acton erklärte sich bereit, einige andere

[1]) Kriegs-Archiv, Konv. 36, 1788 (a. K. A. A.).

Offiziere zu delegiren: „potrà in mancanza del Conte di Thurn occorrendo qualche ufficiale nostro passare di costa". Dass dies abgelehnt wurde, geht aus Brigido's Bericht vom 11. Juni hervor: „Ich habe für sothane Willfährigkeit meines Orts verbindlichst gedankt". Thurn war im Juli in Triest eingetroffen und diesbezüglich berichtete FML. Gazinelli am 25.: „endlichen solle ich allerunterthänigst melden, dass der Graf Thurn, Schwager des hiesigen Gouverneurs, von Neapel, allhier angekommen seie". [1])

Kaum war von der Regierung der Kostenüberschlag und die Offerte für je eine Lancia (5000 fl.) angenommen, als im Juni der „als wohl kundig berufene Fiumaner Konstrukteur Joubert den nöthigen Aufwand von 6064 fl. für jede Chaloupe" für unvermeidlich erklärte. Dem schloss sich der Triester Schiffbaumeister Dorlingo Banfili an, darauf hinweisend, dass „ob Theuerung des besonders jetzo ermangelnden und in Sommerszeit nicht schlagbaren Holzes" mit dem ursprünglich präliminirten Pauschale nicht auszulangen sei. [2]) Vermuthlich fügte sich das Triester Gouvernement dieser gesteigerten Forderung, denn vom September liegt ein Bericht vor, dass der Bau der Lancie cannoniere sowohl in Triest als in Fiume „ziemlich vorgerückt und eine deren hier allschon ins Wasser gelassen" sei. Der „ausgeführte Versuch" wäre „so gut gefunden worden, dass man hievon alle Zufriedenheit zu erwarten, fast nicht zweifeln" könne. Die erste Probe erfolgte aber blos mit dem völlig unausgerüsteten und unarmirten Schiffskörper. Erst nach Eintreffen „des mangelnden zur Verfertigung der Stücklaffeten nöthigen Rustenholzes" sollten auch mit einer ganz ausgerüsteten Lancia die „Kriegsmanöver" vorgenommen werden, um „sich so allenthalben des Werthes dieser Fahrzeuge zu versichern".

Bei Beginn des Baues der Lancien war der Wunsch ausgesprochen worden, auf denselben Oefen zum Glühendmachen der Kugeln anzubringen. Graf Thurn erklärte aber dies als unthunlich und schlug vor: „zu denen in der Arbeit befindlichen Kanonier-Schaluppen annoch zwo der drei ohngefähr gleich in Kösten zu stehen kommende Lancie verfertigen zu lassen, auf deren jeder zwo der schweren Batterie-Haubitzen anzubringen, aus welchen man mit den für die feindlichen Schiffe äusserst gefährlichen Brandkugeln, gleichwie es die Russen dem Vernehmen nach

---

[1]) Kriegs-Archiv Nr. 58, 1788 (a. K. A. A.).

[2]) Kriegs-Archiv Nr. 40, 1788, Bericht des Triester Gouverneurs vom 23. Juni (a. K. A. A.).

pflegen, feuern könnte, durch welchen Zusatz die Vertheidigung des Platzes sehr gewinnen würde" [1]).

Mitte Oktober erachtete das Triester Gouvernement den Zeitpunkt gekommen, die drei armirten Merkantilschiffe abzudanken, weil nun zu Triest und Fiume je „drei Lancie cannoniere fast ganz ausgerüstet" waren. In der Motivirung heisst es: „Die Entlassung der Merkantilschiffe ist um so nothwendiger, als einestheils von deren Dienstleistung nicht viel Bedeutendes weiterhin zu erwarten steht, anderseits die neugebauten Lancie grösstentheils mit denen eben von gedachten Merkantilschiffen abgehenden Matrosen, die man ausserdem schwer oder gar nicht in dem diesseitigen Littorale aufbringen könnte, bemannt würden."

„Zur vollkommenen Armirung der Kanonenboote" beantragte Graf Brigido die Nachahmung des „neapolitanischen Systemes." Bei jedem der Fahrzeuge sollten „neben der schweren Kanone annoch zwei leichte, bei einer Abordage nützlich zu gebrauchende einpfündige Stückel aufgesetzt" werden. Derlei Kanonen, ursprünglich für Montenegro bestimmt, waren zum Theil in Triest vorräthig (12 Stücke), zum Theil (8 Stücke) sollten sie aus einem Zeughause genommen werden.

In günstigem Lichte hatte das Triester Gouvernement dem Kaiser die neuen navalen Streitmittel geschildert. [2]) Doch schon während des Baues erhoben sich von seemännischer Seite sowohl in Rücksicht auf die Armirung, als bezüglich der Fahrzeuge an und für sich wiederholt Bedenken. Die kaiserlichen Artilleristen erklärten, ehe noch eine Lancia vom Stapel gelaufen war, dass eine 24pfündige eiserne Kanone viel zu schwer, und mindestens eine solche von Metall zu verwenden sei. Dagegen protestirte wieder das Gouvernement, behauptend, der Gebrauch des „Metallgeschützes" wäre „für die Lancie sehr gefährlich." Da man diese Fahrzeuge der Manöver wegen sehr leicht bauen müsse und von selben „die gewaltige Erschütterung, so das metallene Geschütz verursache, „schwerlich lange ertragen" werden könne. Um diesen Streit beizulegen, beantragte Graf Brigido, „die bedürfenden eisernen 24-Pfünder aus dem

---

[1]) Kriegs-Archiv Nr. 74, 1788 (a. K. A. A.).

[2]) So z. B. heisst es in einem der zahlreich im Kriegs-Archive aufbewahrten ähnlichen Berichte: „. . . mittlerweile beschäftigt sich Graf Thurn mit dem Exerzieren der Mannschaft in dem Manöver des Schiffes und der Kanone, welch' ein, so das andere sich sehr gut anlasset und sowohl in Absicht auf den gut gerathenen Bau der Schiffe, als geschickter Benehmung der Leute allerdings der Erwartung zu entsprechen scheint, womit nämlich durch diese leichten Fahrzeuge die Vertheidigung des Platzes weit standhafter, dann mit denen armirten Merkantilschiffen fürgesehen werde".

neapolitanischen Arsenal zu erkaufen" oder „eigene 18-Pfünder zu benützen." Das Militär-General-Kommando hatte auch die Lancien an und für sich als unbrauchbar geschildert und daraufhin liess das Gouvernement eine Rechtfertigung an den Kaiser gelangen. Besonders bemerkenswerth aus diesem Schriftstücke sind folgende Stellen: „ . . . ausserdem müssen jene Seemänner, welche Euer Majestät beibringen wollten, dass die Lancie cannoniere auf der See weniger als auf den Flüssen taugen, nicht bekannt haben, dass diese Schiffe zu Gibraltar und Algier erst aufgekommen und mit bestem Erfolg gebraucht worden sind; nicht von dem neueren Beweis auf dem Schwarzen Meere, noch von unseren Nachbarn den Venetianern, zu erwähnen, welche erst vor einigen Wochen zwölf gleiche Lancie nach Corfu zur Unterstützung ihrer Flotte abgeschickt haben." Im ferneren Kontexte beruft sich der Gouverneur auf den Ausspruch des neapolitanischen Seeoffiziers: „Wie Graf Thurn versichert, bei Seeplätzen bedürfen die Lancien, allwo sie unter dem Schutze der Landbatterien stehen, gar keine Bedeckung von anderen Schiffen; massen diese in eine Linie gestellten Schaluppen gleich einer beweglichen Truppe besser denn einer Batterie flottante Front machen, sich nach Erforderniss wechselweis unterstützen und ebenso geschwind vorrücken, als rücktreten können." [1])

Nach dem am 15. September beendeten Stapellaufe von je drei Lancien zu Triest und Fiume, erhob FZM. Langlois offenen Protest gegen die Abdankung der Merkantilschiffe und bemerkte, diese „Kanonier-Schaluppen" seien „auf dem hohen Meere nicht zu gebrauchen und leisten überhaupt nicht jene Dienste, die man sich von einigen Fregatten versprechen kann." Dieser Mahnruf fand keine Beachtung und im November 1788 erfolgte „die Kündigung der drei Kauffahrteischiffe" derart, dass am 19. die Uebergabe bewirkt war. [2])

Neun Kanonenboote hatten in dieser Zeit den Stappel verlassen und das zehnte sollte Ende Dezember in Fiume vollendet sein. Von den Offizieren, welche vormals die armirten Kauffahrer befehligt hatten, erhielt Kapitän Simpson der Jüngere, weil er „ein erfahrener und vor dem Feinde gedienter Seeoffizier" war, das Kommando über die vier Lancien zu Fiume. Der Kapitän Izeghem und Oberlieutenant Maskarich wurden bei den sechs Triester Schaluppen angestellt, um selbe unter der „Leitung des Marine-Kommandanten Botts im Seedienste mehr zu ver-

[1]) Kriegs-Archiv Nr. 64, 1788 (a. K. A. A.).

[2]) Dadurch kam der monatliche Miethzins von „1400 fl." in Ersparung.

vollkommnen." Jeder dieser Seeoffiziere sollte, „das Kuttertraktament eines Lieutenants von monatlich 51 fl. 48 kr. nebst dem täglichen doppelten Kostgeld" erhalten. An Equipage waren für jede Lancia vom Gouvernement beantragt: „1 Patron oder Kommandant, 30 Matrosen und 2 Artilleristen." Nachdem dasselbe aber auch die Abdankung der auf den armirten Schiffen angestellt gewesenen Schiffsschreiber [1]) befürwortet hatte, drang FZM. Langlois darauf, selbe beizubehalten, um den Seeoffizieren nicht Arbeiten aufzubürden, welche den eigentlichen Dienst zur See wesentlich beeinträchtigen mussten.

Ein fernerer Uebelstand in dem Organisations-Entwurfe lag darin, dass für jedes Fahrzeug nur ein Patron bestimmt war, welcher das Kommando zu führen hatte. Für den Fall der Erkrankung, der Kampfunfähigkeit oder des Todes mangelte der Ersatz des Befehlshabers. Da die Creirung eines „Vice-Patron's" kaum durchzusetzen war, machte FZM. Langlois aufmerksam, dass es „höchst nöthig" sei „aus der Equipage ein tüchtiges," des Lesens und Schreibens kundiges Individuum zu wählen, welches die Fähigkeit hätte, bei Ermanglung des Patrons das Kommando zu übernehmen, ausserdem aber die gemeinen Dienste" verrichte. [2]) Den zu solcher Leistung in Aussicht genommenen Matrosen sollte wenigstens eine Zulage von 2 fl. monatlich verabreicht werden.

Wenngleich im November neun Lancien auf der See waren, befanden sich dieselben doch keineswegs insgesammt in segelfertigem Zustande. Dies liess sich vor Ende Jänner 1789 kaum erwarten, weil sich „weder in Triest, noch in Fiume eine gedeckte Schiffswerfte" befand, und darum musste „bei ungünstiger Witterung die Arbeit jedesmal unterbrochen werden". Dazu kam aber noch, dass in beiden Seestädten „an den unentbehrlichsten Schiffsgeräthschaften als: Mastbäume, Ruderstangen, die erforderlichen verschiedenen Holzgattungen, Segeltücher, Tauwerk u. dgl. kein Vorrath vorhanden" war. Einzelnes wurde in loco immer nur auf Bestellung angefertigt, Mastbäume und die zum Schiffbau nöthigen Holzgattungen aber waren gar nicht zu bekommen. Noch greller werden die Zustände im Seegebiete dadurch beleuchtet, dass das General-Kommando noch im Dezember an den Oberstlieutenant Cervelli nach Zengg schreiben musste, ob und um welchen Preis dort die noch erforderlichen Mastbäume und Ruderstangen zu haben seien. FZM. Langlois drang darauf, dass Vorräthe an Schiffsbau-

[1]) Hatten 20 fl. 48 kr. Monatsgehalt und einfaches Kostgeld.

[2]) Kriegs-Archiv Nr. 86, 1788 (a. K. A. A.).

materialien [1]) aufgespeichert wurden, und diese Vorsicht war um so nothwendiger, als bei „hierortiger Herstellung drei bis vier Monate zugewartet werden" musste.

Unter der „Leitung des neapolitanischen Seeoffiziers Grafen Thurn" und der Marinelieutenants van Iseghem und Maskarich waren im Dezember 1788 vier Kanonier-Chaloupen von Fiume ausgelaufen, um längs der Küste nach Triest zu steuern. Bei dieser Probefahrt, welche am vierten Tage vollendet war, machten die Offiziere die Erfahrung, dass nach den damaligen Ansichten über Küstenvertheidigung die Chaloupen „bei Meeresstille ihrer Absicht ganz entsprechend, auch in einer mässigen Entfernung vom Ufer gut zu leiten und überhaupt zur Defension des Hafens und der Küste angemessen" seien. Einstimmig aber war das Urtheil, dass es bedenklich sei, mit diesen Fahrzeugen in einiger Entfernung vom Hafen „auf dem hohen Meere zu manövriren", namentlich wenn solches „ungestüm" werde. Diese Schranke, dass die Chaloupen sich nur so weit in die See wagen durften, dass sie bei herannahendem Sturme noch Zeit fanden, den Hafen zu erreichen, war nicht der einzige Nachtheil; denn bei der Probe zeigte sich noch ein anderer Uebelstand. Durch das Gewicht

---

[1]) Den Akten liegt folgende Spezifikation bei. „Zu den Kuttern (Siehe pag. 167 u.ff.) gehören: 2 Masten, 2 Gaffeln, 2 Bugspriete, 50 grosse Riemen, und diese findet man in dem Forste nächst Jablanaz." „Dimensionen: Grossmast 87 Fuss lang; Umfang an der Spur 4′ 4″, von da zum Deck (11 Fuss) 6′ 39″ Umfang; vom Deck zur Flechtung (Wandten-Auflage) (56′) 5′ 9″ Umfang von der Wandten-Auflage zum Top (20′) 4′ 7″ Umfang. Gaffel: 67 Fuss lang; Umfang an der Nock 3′ 3″; in der Mitte 4′ 9″; nächst dem Maste 4′ 3″. Bugspriet: 64 Fuss lang; Umfang an der Spur 6′ und am Top 4′ 3″. Riemen: 28 Fuss lang. Die Dimensionen gelten für das bearbeitete Stück und die Masse sind die englischen, wie überall üblich. Zu denen Kuttern gehören ferner: 1 Kabel 511 fl. 42 kr.; 1 Anker 118 fl. 53⅓ kr.; 2 Pferdeleinen 330 fl. 44⅔ kr. 2000 Ellen Segeltuch, das nach dem gewöhnlichen Verbrauch bald abgängig sein wird, 495 fl. 50 kr.; 2000 Kanonenkugeln und 1000 Kettenkugeln, von den k. k Giessereien zu beziehen, da hier keine vorräthig sind. Ein grosses Boot (Barcasse) mit 16 Rudern, 16 Royklampen, 16 Royklampenbeschlägen, Winde, Bratspill, Spillhaken, mit Flurhölzern versehen und angestrichen, zu dem Gesammtpreise von 1658 fl. 55 kr.; Kabel 11″ im Umfang und 120 Faden lang; Pferdeleinen 7″ im Umfang, 120 Faden lang; Anker 1000 Pfund (von hier [Triest]); Segeltuch das stärkste, so hier oder anderwärts zu finden ist. Barcasse Kiellänge 20′, Breite 7′. Kugeln von 3⅛″ Durchmesser. Kettenkugeln vom selben Durchmesser wie die Kugeln". Kriegs-Archiv Nr. 90, 1788 (a. K. A. A.) (Die Kettenkugeln bestanden aus zwei mit einer 3—4 Fuss langen Kette verbundenen Kugeln und wurden aus grösseren Kanonen oder Mörsern geschossen. Man beabsichtigte, dass beide Kugeln, sobald sie das Geschützrohr verliessen, auseinander gingen und mittelst der Kette eine um so verheerendere Wirkung ausüben sollten. Erfahrung lehrte aber, dass der Erfolg wegen der ungleichen Bewegung der Kugeln meist gegen jenen eines gewöhnlichen Vollgeschosses zurückstand. Zur See hatten sie aber den Vortheil, die Takellage feindlicher Schiffe leichter zerstören zu können.)

der vorne placirten Kanone entstand ein zu grosser Tiefgang und es war die Besorgniss berechtigt, dass das Fahrzeug „von den entgegenstreitenden Wellen überschlagen werden könnte". Graf Thurn brachte darum in Vorschlag „die Chaloupen vorwärts bei der Kanone mit einem doppelten Verdeck" zu versehen. Letzteres sollte weggenommen werden, wenn die Kanonen in Thätigkeit kamen. Ausserdem wurde nachträglich für jedes Fahrzeug eine Pumpe beantragt, um sich des eindringenden Wassers zu entledigen. Graf Thurn mochte das Gefährlich der Sache eingesehen haben, indem er nach dem Versuche erklärte, dass für jede Chaloupe „ein eigenes kleines Boot unumgänglich nöthig" sei, und die Beischaffung erfolgte „in Anhoffnung der allerhöchsten Genehmigung."

Feldzeugmeister Langlois hatte sich beeilt, diese Schutzvorrichtungen in's Leben zu rufen und schlug vor, „die Marineoffiziers mit den Kanonier-Chaloupen unter Aufsicht des Marinekommandanten Capitaine Botts bei günstiger Witterung öfters üben zu lassen, damit sie hierinfalls den vollkommenen Unterricht erhalten und desto sicherer zu manövriren wissen. [1]) Misslich war es gewiss, ein kostspieliges Kriegsmateriale zu besitzen, welches einerseits völlig von Wind und Wetter abhängig war, anderseits stets an die Küste gebunden blieb. Auch trug die nachträgliche Anbringung eines doppelten Verdeckes, welches vor der Benützung des Geschützes erst entfernt werden musste, nicht besonders zur Aktionsfähigkeit der Kanonier-Chaloupen bei. Sollte das Militärkommando den Missgriff des Gouvernements noch greller beleuchten, um in einer kritischen Zeit das ohnehin nicht grosse Vertrauen in diese navalen Streitmittel noch mehr zu erschüttern? Es musste eben mit vollzogenen Thatsachen gerechnet werden und da erübrigte nur, das Vorhandene, so gut es eben ging, für die möglichen Eventualitäten verwendbar zu machen.

Wie sehr auch Graf Thurn die Brauchbarkeit der Lancie cannoniere hervorheben mochte, erhoben sich doch die Stimmen der k. k. Marineoffiziere dagegen. Deren Urtheil fasste FZM. Langlois in seinem Berichte an den Kaiser (9. Dezember 1788) folgendermassen zusammen: . . „es fordern diese Chaloupen eine Meeresstille und werden durch einen mittelmässigen Wind in der Fahrt gehindert. Sie sind ihrer Eigenschaft und dem absehenden Gebrauch gemäss, nach dem Plan der neapolitanischen Marine vorne niedrig gebaut und scheinen also mehr für das mediterranische Meer, als zum hierortigen Gebrauch auf dem adriatischen

[1]) Kriegs-Archiv Nr. 91, 1788 (a. K. A. A.).

Meere geeignet zu sein, indem letzteres weit ungestümer, als das erstere ist. Der Feind kann auch nur unter Begünstigung der Winde auf den hiesigen (Triester) Hafen ein Unternehmen wagen, wo das Meer wüthet und die Wellen gegen den Hafen wirft. Diese für den Feind günstige Witterung behindert aber die Ausfahrt, mithin den abgesehenen Gebrauch dieser Chaloupen. Die Marineoffiziere besorgen, dass sie solchen Falls, wenn sie nur auf zwei welsche Meilen aus dem Hafen vorrücken, von den entgegenstreitenden Wellen überworfen und durch deren Gewalt, weil das über die vorwärtige Niedere eindringende Wasser rückwärts nicht den Ablauf hat, wohl gar unterdrückt werden dürften. Meines unmassgeblichen Erachtens, ob ich zwar von dem Marinewesen nicht die volle Kenntniss besitze, dürften sich von diesen, mehr für das mittelländische als für das adriatische Meer geeigneten Kanonier-Chaloupen nicht die anzuhoffenden Dienste zu versprechen sein".

Noch im Dezember suchte der Triester Gouverneur Argumente vorzubringen, welche die vorzügliche Brauchbarkeit der Lancien in den Augen des Kaisers ausser Zweifel setzen sollten. Aus dem detaillirten Berichte sei nur erwähnt, dass die bei der „Fiumaner Reise erfahrenen Schwierigkeiten fürnehmlich" dem Umstande beigemessen wurden, dass es der Equipage an „praktischen Kenntnissen der neu aufgekommenen solchen Gattung von Schiffen" mangelte. Den Beweis, dass letztere vortrefflich seien, suchte das Gouvernement folgendermassen zu erbringen: „Wenn diese Schiffe, wie Jedermann sichtbar, pünktlich ausser einigen kleinen nützlichen Verbesserungen[1]) nach dem von der spanisch- und neapolitanischen Admiralität angenommenen Plane, höchst verordneter Massen gebaut sind; und wenn mit solchen Fahrzeugen auch bei etwas unruhigem Meer und starkem Winde zur Zeit als andere höhere grosse Schiffe angewendet werden könnten, wirklich unter Gibraltar, Algier und zuletzt auf dem Liman in der Attaque sehr vortheilhaft fürgeschritten wurde, so ist gar kein Zweifel übrig, dass nicht ebenso nützlich ein Gleiches hier im Erfordernissfall erhalten werden sollte". Obschon das Misslingen des Versuches der Ungeübtheit der Equipage wiederholt beigemessen wurde, musste Graf Brigido sich doch zu dem Geständnisse herbeilassen: „obzwar immer richtig bleibet, dass die Dienste auf diesen ganz offenen Schiffen weit unbequemer, denn jenen auf grossen, mit allen Bequemlichkeiten versehenen Fahrzeugen versehen werden; dagegen haben auch selbe nur zur Zeit einer wirklich vorliegenden, nicht lange anhalten

[1]) Damit war die Anbringung eines doppelten Deckes am Vordertheile und die Beischaffung von Pumpen und Rettungsbooten gemeint.

mögenden Offensiv- oder Defensivunternehmung auszufahren, letztere aber beständig die See zu halten". [1])

Dass der Triester Gouverneur sich des Irrthums bewusst war, beweist er am Schlusse des Jahres 1788 selbst. Denn nachdem die zehn, für die Bemannung gefährlichen Lancie cannoniere sämmtlich vom Stapel gelaufen waren, beantragte derselbe „einige Kanonier-Chaloupen fürnehmlich zur Uebernahme schwerer Haubitzen, dann andere mit höherem Verdecke, um standhafter auch bei mehr ungestümen Meere und heftigerem Wind in die See vorzurücken", erbauen zu lassen. Graf Thurn hatte sich dabei beeilt, „dem Konstrukteur Joubert in Fiume den Plan für die höheren Schiffe anzugeben". Genannter Schiffbaumeister erklärte, derlei Fahrzeuge, nur wenn sie aus leichtem Holze hergestellt würden, „das Stück für ungefähr 3000 fl. erbauen" zu wollen. Aus dieser Aeusserung geht hervor, dass man neuerdings navale Streitmittel schaffen wollte, die nichts weniger als dem Zwecke zu entsprechen vermochten.

Kaiser Joseph II. war um eine neue bittere Erfahrung reicher. So sehr er auch der Sache auf den Grund geblickt hatte, konnte und durfte er aus rein politischen Gründen nicht eingreifen, denn er stand an dem Vorabende des zweiten Feldzuges gegen die Türken. Um das Triester Gouvernement nicht in seinem Ansehen zu schädigen, musste zu dem Auskunftsmittel gegriffen werden, fremdländische Kauffahrteischiffe für die k. k. Marine zu erwerben, um das Küstengebiet nicht völlig wehrlos zu lassen. Brigido erhielt die Weisung, eine zu Venedig vor Anker liegende schwedische Fregatte von 500 Tonnen, [2]) welche sich leicht „mittelst der nöthigen Abänderungen, ober und unter dem Verdeck anzubringender Batterien" zu einem tüchtigen Kriegsfahrzeuge umgestalten lassen würde, für die erbländische Kriegmarine anzukaufen. Dagegen aber wendete der Triester Gouverneur ein, dieses Schiff sei aus weichem Holz erzeugt, und „der hienach gerichtete Bau schwerlich standhaft" genug, „um unbedenklich eine Batterie von schwerem Kaliber aufzunehmen". Ausserdem wurden eine Menge anderer Bedenken vorgebracht und der Ankauf eines „englischen, eigens für den Kriegsgebrauch gebauten" Fahrzeuges befürwortet. Nach Einvernehmen des Kutter-Capitains Simpson und des neapolitanischen Seeoffiziers Grafen Thurn wurde bestätigt, dass der „englische 18pfündige Kaliber dem diesseitigen 16 Pfünder gleich" komme, und darum sollte das englische Schiff

[1]) Kriegs-Archiv Nr. 93, 1788 (a. K. A. A.).

[2]) Wegen dieses Schiffes stand der Eigenthümer schon 1788 in Verkaufsunterhandlungen mit der russischen Regierung und wurden 8000 Dukaten dafür gefordert.

erworben werden, obschon „der Kaufschilling als zu hoch gespannt“ [1] bezeichnet erscheint.

Im Ferneren geschah der Antrag, ein vertrauenswürdiges Individuum in auswärtige Häfen, u. zw. nach Livorno, Marseille, Toulon und Cadix zu senden, um „ein starkes, zur Aufnahme von 18 oder 24 Canons“ geeignetes Schiff ausfindig zu machen. Am Schlusse des bezüglichen Vortrages bemerkt aber das Triester Gouvernement, dass wenn der Kaiser Kriegsfahrzeuge nicht vielleicht in Porto Rè erbauen lassen wolle, „derlei Fregatten von der neapolitanischen Marine angekauft oder bei der neapolitanischen gegen Wiederrückstellung in natura entlehnt“ werden sollten.[2])

Diese Ideen scheint Joseph II. nicht annehmbar gefunden zu haben, denn Graf Brigido erhielt wiederholt den Befehl, die schwedische Merkantilfregatte „Torsby“ näher untersuchen und im Detail beschreiben zu lassen.[3]) Der ferneren Weisung: „starke, zu denen Merkantilfahrten nach Indien bestimmte Handlungsschiffe“ zu erwerben, oder „den Malteser-Orden um Ueberlassung einer starken Fregatte“ anzugehen, stellte der Gouverneur entgegen, dass „Handlungsschiffe immer für Kriegsgeschäfte unvollkommen im Bau, und als besonders schwere Fahrzeuge nicht wohl zu denen schnellen Kriegsmanövern anwendbar sein würden“. Auch den Schiffen des Malteser-Ordens sollte die Tauglichkeit mangeln; aber dennoch beantragte Brigido, von der Religio ein „obschon altes, doch gut brauchbares Kriegsschiff, welches in zwei Batterien 50—54 achtzehn- und zwölfpfündige Kanonen“ führte, „um einen billigen Preis zu kaufen“.[4]) Dazu dürfte es aber nicht gekommen sein, denn es geschieht in den Akten keine weitere Erwähnung.

Aus dem Umstande, dass vom Jänner 1789 an in keinem Aktenstücke von den navalen Streitmitteln mehr die Rede ist, und von 1790 ab lediglich der beiden Kutter und der 10 Lancie cannoniere, sowie der wenigen Felouquen Erwähnung geschieht, lässt sich der berechtigte Schluss ziehen, Joseph II. habe in keine weitere Vermehrung mehr gewilligt, und seine Aufmerksamkeit lediglich dem Kriege zu Lande zugewendet, den Russen die Aktion auf dem Meere völlig überlassend.

---

[1]) Der Preis ist aus den Akten nicht ersichtlich.

[2]) Kriegs-Archiv Nr. 1, 1789, Vortrag vom 11. Jänner (a. k. A. A.).

[3]) Die in dem Berichte angezogene Beilage (Beschreibung der Fregatte Torsby) fehlt.

[4]) Kriegs-Archiv Nr. 3, 1789, Bericht vom 21. Jänner (a. K. A. A.).

IX.

Die Reduktion der navalen Streitmittel unter Kaiser Leopold II. 1790—1791.

Als Joseph II. erhabene Seele der müden Brust sich entrang, war Unzufriedenheit und Gährung im Innern des Reiches zu Tage getreten. Der sterbende Kaiser hatte gefühlt, dass nicht eine dem Ideale sich nähernde, sondern jene Gesetzgebung die beste sei, welche ein Volk eben verträgt.

Erwartungsvoll blickten die Bewohner der Erblande zu dem neuen Monarchen, Leopold II., auf, welcher das kleine Toscana zu einem der bestgeordneten und glücklichsten Staaten gemacht hatte. Aber die schwersten Sorgen traten schon im ersten Augenblicke an den Kaiser heran. Der Erblande hatte sich ein gewisser Grad von Gährung bemächtigt, die kaiserlichen Niederlande zeigten offenkundig feindselige Stimmung und die Flammen der französischen Revolution züngelten bereits gegen die deutschen Gaue.[1]) Diese vielen nahen Gefahren waren es eben, welche ungeachtet der glänzenden Siege 1789 nöthigten, mit der Pforte den Frieden zu suchen und auf jene Vortheile im Süden des Reiches zu verzichten, welche die Tapferkeit der kaiserlichen Truppen errungen.

Da Russland sich mit dem Friedensschlusse viel weniger beeilte, stellte es noch im Juni 1790 an Oesterreich das Ersuchen, die Unter-

[1]) Die Bemühungen der französischen Emigranten, die europäischen Höfe zum Einschreiten gegen die Revolution in Frankreich zu veranlassen, begannen 1790. Zu dieser Zeit bewog Graf von Artois Leopold II. zum Entwurf eines Kriegsplanes, welchem gemäss österreichische, sardische, spanische, eidgenössische und süddeutsche Truppen in Frankreich einrücken sollten. Obschon sich dieses Projekt zerschlug, wurden von Coblenz aus die Verhandlungen fortgesetzt, welchem nicht nur das Wiener, sondern auch das Berliner Cabinet sich geneigt zeigte, ja sogar Russland zu einer Annäherung bewogen.

nehmung des Generals Psaro gegen Albanien durch die k. k. Kriegsfahrzeuge unterstützen zu lassen. Darum hatten die Kutter und Kanonier-Schaluppen Befehl erhalten, „ohne eine weitere Ausrüstung und dadurch erwachsende Auslagen" sich derart in Bereitschaft zu setzen, dass sie „stündlich" auslaufen konnten.

Dem Plane nach sollte Botts mit Psaro gemeinschaftlich operiren und die russische Eskadre im Rücken decken. [1]) Thatsächlich waren „die beiden Kutter, 4 Kanonier-Schaluppen und auch Felouquen" zur Unterstützung der Russen unter Segel gegangen. Aber am 5. August schon kehrten sie unverrichteter Dinge zurück. Denn Psaro hatte dem kaiserlichen Eskadre-Kommandanten erklärt: das Triester Gubernium sträube sich gegen die Expedition, weil, „wenn etwas auf die feindlichen Häfen unternommen werden sollte, dieses bei den Venetianern Eifersucht erregen und diese veranlassen würde, auch den Türken zu erlauben, in den Golf (von Triest) zur Vertheidigung ihres Landes zu kommen".

Noch hatte das Jahr 1790 sich nicht seinem Ende genähert, als Kaiser Leopold II. resolvirte, dass das See-Armement wieder dem „Gouverneur von Triest untergeordnet werden" solle. [2]) Selber begann damit, die Brauchbarkeit der angestellten Seeoffiziere einer eingehenden Kritik zu unterziehen und diese dem Kaiser vorzulegen. Bezüglich des Kapitäns Botts, dessen Vorzüge früher so sehr hervorgehoben wurden, ist in dem betreffenden Aktenstücke bemerkt, dass er nicht blos der Landessprache unkundig sei, sondern auch „wie sich aus den wenigen, von ihm im adriatischen Meere unternommenen Seereisen schliessen lasse, auch der Kenntniss der umgebenden Meeresgegend" entbehre.

Dem folgte der Vorschlag zur Reduzirung der Marine mit der eindringlichen Vorstellung, welch' grossen Geldaufwand das Kriegs-Marinewesen erfordere, und dass: „60.000 Gulden pro Jahr kaum ausreichen." [3]) Schon im Dezember resolvirte der Kaiser: „die fernere Beibehaltung der zwei Kutters habe zu unterbleiben." [4])

Gegen diesen Entschluss erhob der Hofkriegsrath Einsprache und im Laufe des Jahres 1791 erfolgten zahlreiche Verhandlungen für und gegen

---

[1]) Es solle der Bassa von Scutari und auch Antivari angegriffen werden.

[2]) Kabinets-Archiv, staatsräthliche Akten, 1790.

[3]) Hofkammer-Archiv, F. 111, Littorale.

[4]) Kabinets-Archiv, staatsräthliche Akten vom Jahre 1791.

die Auflassung des See-Armements. Eine der ersten Fragen betraf die Marineoffiziere, deren sofortige Entlassung das Gouvernement beantragt hatte. Der Einspruch der obersten Militärbehörde, welche es „als billig" erachtete, dass dieselben entweder eine Pension oder Anstellung bekommen, [1]) blieb fruchtlos. Das Gouvernement erwiederte nämlich: der grössere Theil der Seeoffiziere habe „bei der Aufnahme sich nur für eine bestimmte Zeit" zur Dienstleistung verpflichtet, und es sei denselben „nur eine Abfertigung zugesagt worden".

Motivirt ist die Reduktion mit folgendem Passus: . . . „So es die Beschützung der Handelsfreiheit und des Ansehens des Hafens von Triest betrifft, wird erachtet, dass der Aufwand (für die Kriegsschiffe) füglich in Ersparung gebracht werden könnte. Denn, sollte bei Wiederherstellung des Friedens (mit der Pforte) die österreichische Flagge gegen die Seeräuber, nach den älteren Traktaten, von der Pforte garantirt werden, so wäre eine Bedeckung der diesseitigen Seefahrer überflüssig, widrigenfalls aber der Schutz besagten Kutters zur Erzielung der erforderlichen Sicherheit nicht hinreichend." [2]) In den staatsräthlichen Akten kommt ferner die vom Grafen Brigido gemachte Bemerkung vor: „Das Ansehen des Triester Hafens und die Ruhe und Ordnung" könne „weit füglicher mit minderen Kosten" als durch die Kutter aufrecht erhalten werden, und diese Kriegsfahrzeuge liessen sich „in Porto Rè aufbewahren oder vielleicht gar feilbieten". [3])

Von der Hofstelle kam im Jänner 1791 der Bescheid: „Auf den Vortrag, ob bei Dislozirung der Triester und Fiumaner Marine die Beibehaltung der zwei Kutter und Felouquen nothwendig seie? ist folgende Allerhöchste Entschliessung erlassen: Der Triester Gouverneur ist ganz recht daran, dass diese zwei Kutter ganz entbehrlich seien, es hat daher deren fernere Beibehaltung zu unterbleiben". Anstatt derselben sollten in Zukunft nur „zwei oder drei armirte, viel minder kostbare Kanonier-Schaluppen erhalten werden".

Befremden kann Leopold II. Bereitwilligkeit, auf die Reduktions-Vorschläge so ohneweiters einzugehen, keineswegs. Fürs Erste hatte der Kaiser, als er noch das Grossherzogthum Toskana regierte, Erfahrungen gemacht, die ihn nichts weniger als günstig über das erbländische Seewesen denken liessen. Er war es, welcher die beiden in Porto Rè erbauten

---

[1]) Kabinets-Archiv, staatsräthliche Akten, 1791.

[2]) Hofkammer-Archiv, F. 111.

[3]) Kabinets-Archiv, Staatsrath, 1791.

Fregatten und mit ihnen gegen Bezahlung die Verpflichtung zum Schutze der erbländischen Küsten übernahm. Gerade dem Grossherzoge von Toscana gegenüber wurden ja von der Kommerzialbehörde zahlreiche Argumente für die Nutzlosigkeit einer österreichischen Kriegsmarine vorgebracht, um ihn für die Transaktion zu gewinnen. Ausserdem drängten sich an Leopold II., gleich bei dessen Regierungsantritt, so viele Fragen der ernstesten Natur, dass es ihm nur willkommen sein konnte, rasch einer vermeintlich geringfügigen Angelegenheit ledig zu werden.

In einem Referate der obersten Militärbehörde ist bemerkt: . . . „nach diesortigem Dafürhalten dürften die Bemerkungen des Triester Guberniums allerdings eine Rücksicht verdienen, wenn nicht vielleicht andere, hierorts unbekannte Staatsursachen Euer Majestät bewegen sollten, die Beibehaltung dieser Fahrzeuge zu befehlen.“ [1]) Aber dem Wunsche und der Hoffnung, die ohnehin geringfügigen maritimen Streitmittel dem Staate zu erhalten, bereitete folgender Erlass schnell ein Ende: „Diese zwei Kutters sind eingerathener Massen (vom Triester Gubernium) nach Livorno zu schicken, ohne sie jedoch mit Waaren für Conto des Aerarii zu beladen, sondern nur Kaufleuten, so ohnedem eine Waarensendung nach gedachtem Hafen zu machen haben, zu vermiethen. Zugleich wird auch von Triest aus dem Gubernio von Livorno geschrieben und ihm hievon Nachricht gegeben, zugleich auch gesagt werden, dass man ihm gedachte Kutters, sofern sie zum toscanischen Seedienst tauglich wären, zum Kauf antrage. Sollten sie es aber nicht sein, so sind sie in Livorno zum Verkauf loszuschlagen. In Betreff des Unterhaltes zweier oder dreier Kanonier-Schaluppen gewärtige ich den verheissenen Vorschlag.“

Leopold m. p. [2])

Mit Rücksicht darauf, dass die Kommerzial-Behörde bei dem geringsten Anscheine einer Feindesgefahr stets den maritimen staatlichen Schutz forderte, erscheint die Consequenz, mit welcher sie jedesmal gegen den Bestand eines See-Armements zu Felde zog, in einem um so eigenthümlicheren Lichte. Angenommen, der Hafen von Triest hätte des Schutzes durch Kriegsschiffe nicht bedurft, so war gewiss jenes Votum, welches Graf Brigido bezüglich der einheimischen Kauffahrer abgab, nicht im Entferntesten stichhältig. Die Reduktion des See-Armements erfolgte unmittelbar nach Beendigung des Krieges von Seite Russlands gegen die Türkei. Nun hatte die Erfahrung gelehrt, dass im Mittelländi-

[1]) Hofkammer-Archiv, F. 111.

[2]) Hofkammer-Archiv, Entschliessung vom 21. Jänner 1791.

schen Meere nach jedem Kriege, welchen der Grossherr führte, das Seeräuber-Unwesen in Besorgniss erregender Weise zunahm. Das Agens dazu lag in dem Umstande, dass die Pforte nach jedem Friedensschlusse die kleineren Schiffe verkaufte und deren Bemannungen abdankte. Wo anders als bei den Seeräubern von Profession konnte ein solcher Abhub Mittel zur Subsistenz finden. Auch erwarben die Raubstaaten mit Vorliebe die wohlfeilen türkischen Fahrzeuge und zogen eifrigst die entlassenen türkischen Matrosen und Marine-Soldaten in der Absicht an sich, die Plünderung der Kauffahrer mehr systematisch betreiben zu können. Daraus wird erklärlich, dass selbst England und Frankreich, ganz abgesehen von den anderen seefahrenden Nationen, nicht nur gegen Ende des XVIII., sondern auch in den ersten Decennien des XIX. Jahrhunderts ihre Kauffahrteischiffe, ungeachtet des Friedens mit den Barbaresken, nicht selten durch Eskadres im Mittelländischen Meere convoyiren lassen mussten.

Ausserdem war aber noch ein anderer wichtiger Umstand zu bedenken. Die beiden Kutter gehörten zu jener Gattung von Kriegsfahrzeugen, welche zu allen Jahreszeiten und bei jedem Wind und Wetter die See auszuhalten vermochten. Erwiesenermassen hätten sich mit geringen Geldopfern nicht blos wesentliche Verbesserungen, sondern auch ein „geschwinderer Lauf im Segeln" erzielen lassen. Wie schon bemerkt, waren die Kanonier-Schaluppen und Felouqen ihrer damaligen Bauart wegen kaum zur Hafenvertheidigung geeignet. Was konnte das Triester Gouvernement von seiner eigenen Schöpfung erwarten welche von fachmännischer Seite die herbste Kritik erleiden musste? Dies war vermuthlich auch der Grund, warum der Hofkriegsrath sich auch nach der Resolution des Kaisers gegen die Auflassung der Kutter sträubte. In den bezüglichen Akten[1]) befindet sich ein im Detail ausgearbeitetes Projekt, die Kutter und Felouqen beizubehalten und das Kriegs-Marinewesen dergestalt zu reformiren, dass bei diesem „in Zukunft jährlich 2000 fl. erspart" werden sollten. Leider lautete auch diesmal der Bescheid: „Wieder hinauszugeben, mit dem Bemerken, dass diese Vorschläge nicht benützt werden können."[2])

Wie eilig man auch in Triest die Entäusserung der navalen Streitmittel betrieb, wollte dies doch in dem gewünschten Masse nicht gelingen. Noch im März musste berichtet werden, dass „der Zustand der zwei Kutter schlecht sei" und dass dieselben, falls sie mit einer Ladung nach

---

[1]) Hofkammer-Archiv, F. 111, Convolut, 69, Littorale.

[2]) Hofkammer-Archiv, Dekret vom 25. März 1791.

Livorno gehen sollten, einer kostbaren Ausbesserung bedürften.“ [1]) Ausserdem hätte die Fahrt nach Livorno allein einen Kostenaufwand von 4761 fl. verursacht. Dieser liess sich aber durch Befrachtung mit Kaufmannsgütern nicht hereinbringen, weil „der ganze Raum zur Aufbewahrung der Lebensmittel für die Bemannung verwendet“ werden musste. Auf erneuerten Antrag kam die kaiserliche Entschliessung, „die zwei desarmirten Kutter zur Ersparung weiterer Unkosten zu Triest oder wo sonst die vortheilhafteste Gelegenheit sich hiezu ereignen“ würde, „sammt den übrigen entbehrlichen Schiffen“ zu verkaufen, und „dessen Vollziehung“ wurde „der klugen Leitung des Guberniums überlassen“.[2]) Simpson und Conning sollten beibehalten, „Williams, der ein Engländer, bei den Tschaikisten oder anderwärts untergebracht werden“ und diesbezüglich gab der Kaiser dem Hofkriegsrathe die nöthigen Weisungen.[3])

Nach der kommissionellen Beurtheilung wurde ein Kutter mit 9000 fl. bewerthet. Ein gewisser Capitaine Nicolo Nicolich, „vermuthlich von einer fremden Macht beauftragt“, machte für den „Le Juste“ das Anbot mit 9900 fl. und es ward ihm derselbe zugeschlagen. Für den zweiten Kutter „Le Ferme“ trat die Regierung von Toscana als Käuferin auf, ohne sich jedoch alsogleich zu entschliessen. In Folge dessen wurde der Verkauf hinausgeschoben, aber dieser Staat trat endlich ganz zurück. Daraufhin kam der Befehl, das Schiff gegen „5000 fl. an den russischen Agenten Curtarich abzugeben“.[4]) Als aber das russische Konsulat zum Erlage der bedungenen Summe angegangen wurde, gab es zur Antwort, dass es „von diesem Kaufe ganz abkomme, weil in Ansehung der vom russischen Feldherrn Fürst Repnin und dem Grossvezier bereits unterschriebenen Friedenspräliminarien der Bedarf aufhöre“.[5])

---

[1]) Kabinets-Archiv, Staatsrath, März 1791.

[2]) Hofkammer-Archiv, F. 111, Protokoll Nr. 295, Littorale.

[3]) Kabinets-Archiv, Staatsrath, 1791.

[4]) Diesbezüglich erfloss das Handbillet: „Lieber Graf Chotek! Mit Zufertigung der Mir vom Triester Gouverneur Grafen von Brigido zugekommenen Nota, mache Ich Ihnen hiemit zu wissen, dass Ich demselben den Verkauf des darin angezeigten Kutters mündlich aufgetragen habe.“ (Hofkammer-Archiv, Handbillet vom 21. Juli 1791.)

[5]) Katharina, welche sich des Krieges mit Schweden durch den am 14. August 1790 geschlossenen Frieden entledigt hatte, setzte den im Bunde mit Oesterreich begonnenen Kampf gegen die Pforte auch 1791 fort und schloss den Frieden aus eigenem Willen erst am 11. August 1791 zu Galatz, und dann definitiv am 9 Jänner 1792 zu Jassy.

Nun befand sich das Triester Gouvernement in arger Verlegenheit, welche es wohl ganz allein verschuldet hatte. Der „Le Ferme" war von Würmern dergestalt zerfressen, dass er unmöglich längere Zeit noch die See halten konnte. Hatten FZM. Langlois und FML. Gazinelli während der Kriegsperiode 1788—1789 wiederholt darauf hingewiesen, wie maritime Etablissements für die Erhaltung des navalen Kriegsmateriales unerlässlich seien, weil an diesem die Salzfluth und andere Einflüsse ununterbrochen zerstörend wirken, so war anderseits vom Gouvernement nicht das Mindeste geschehen, ein kostbares Gut vor dem Verderben zu bewahren. Erst in Folge der äussersten Noth wurde auf dringende Vorstellung des Gouvernements „die Herstellung eines Carenirungsplatzes" vom Kaiser angeordnet.[1])

Ungeachtet dessen sah man sich genöthigt, erneuert die Auktion des „Le Ferme" einzuleiten. Die einberufene Kommission beantragte „durch die Zeitung kundmachen zu lassen, dass alle Anerbietungen, auch unter dem Schätzungswerthe, angenommen werden". Aber selbst zu Beginn des Jahres 1792 war das Schiff noch nicht an Mann gebracht.

Blieb dasselbe unveräussert, so mussten ohne Säumniss „1124 fl. für Carenirung aufgewendet werden". Dem auszuweichen, erklärte eine im Frühjahre 1792 zu Triest einberufene Kommission, dass, „wenn über das hinausgegebene Aviso für den Kutter „Le Ferme" und die entbehrlichen Lancien und Felouquen kein annehmbares Anbot gemacht werden sollte", dieses Materiale „zur Ersparung der weiteren Carenirungs- und Transportkosten zu zerlegen und die Bestandtheile davon licitando bestmöglich zu veräussern" seien.[2])

In Rücksicht auf diese Verfügung und auf den Umstand, dass Capitaine Nicolich ausser dem Kutter „Le Ferme" noch zwei Felouquen um den Schätzungspreis von 1320 fl. erstand, kann wohl von einer wirthschaftlichen Gebahrung nicht die Rede sein. Die nächstfolgenden Abschnitte zeigen, wie es als ein glücklicher Umstand betrachtet werden musste, dass die Veräusserung des navalen Materiales nicht in dem beabsichtigten Masse vor sich ging.

Von den Ausrüstungsgegenständen und Geräthschaften wurde das für die beizubehaltenden wenigen Kriegsfahrzeuge Brauchbare nicht veräussert.[3]) Der Kaiser hatte nämlich „zur Sicherheit des Hafens von Triest drei Lancien, und zwar zwei armirt, jedoch zu Friedenszeiten mit

---

[1]) Kabinets-Archiv, Staatsrath, Handbillet vom 22. Juli 1791.

[2]) Hofkammer-Archiv, Sessions-Protokoll vom 26. April 1792.

[3]) Hofkammer-Archiv, F. 111.

weniger Mannschaft besetzt, beizubehalten" genehmigt. Die dritte sollte „en reserve bleiben und allenfalls mittelst Erhöhung der Seitenwände zu weiteren Fahrten brauchbar gemacht werden".

Als Capitaine dieser Schiffe ward „Georg Simpson mit jährlichem Gehalte von 1000 fl., der Panatica, dann Beibehaltung des Majors-Charakters und der Uniform ernannt. Conning als „Unterlieutenant in der Marine" erhielt 800 fl. Gehalt, die Panatica, den Hauptmanns-Charakter und Uniform."

Stand und Gebühr für die Bemannung einer Lancie war folgendermassen festgesetzt worden:

	Gehalt fl.	kr.	Monatlich Kostgeld fl.	kr.	Summe fl.	kr.
1 Patron	16	—	8	30	24	30
1 Vice-Patron	13	—	8	30	21	30
2 Artilleristen[1])	—	—	17	—	17	—
4 Matrosen-Kanoniere à 11 fl.	44	—	34	—	78	—
9 Matrosen I. Classe à 10 fl.	90	—	76	30	166	30
16 Matrosen II. Classe à 8 fl.	128	—	136	—	264	—
Monatlich hinzu für Reparaturen, Holz, Licht, Theer, Unschlitt u. s. w.	—	—	—	—	110	—
Der Geldbedarf für 1 Lancie monatlich					681	30

Nachträglich hatte man die vom Kaiser normirten Gebühren der Offiziere folgendermassen festgesetzt:

	Gehalt fl.	kr.	Monatlich Kostgeld fl.	kr.	Summe fl.	kr.
1 Capitain	100	—	17	—	117	—
1 Oberlieutenant	51	48	17	—	68	48
1 Schiffschreiber	20	48	8	30	29	18

Ungeachtet dieses Minimums der k. k. Kriegsmarine beklagte sich das Gouvernement, dass es dafür pro Jahr 27.115 fl. 12 kr. aufwenden müsse.[2])

Zur Armirung der beiden vorläufig für den Dienst bestimmten Lancien hatte der Hofkriegsrath „zwei 24-Pfünder, gegen Revers der Zurückstellung, auf den Fall, wenn das Triester Gubernium keinen Gebrauch mehr zu machen fände, abzugeben, die Munition aber gegen Bezahlung erfolgen zu lassen."

[1]) Bekamen die Löhnung von dem Artillerie-Körper.

[2]) Hofkammer-Archiv, F. 111, Convolut, Nr. 297, Littorale, Jahr 1791.

X.

Einfluss der französischen Revolution auf die Massnahmen im erbländischen Küstengebiete 1792 bis 1796.

1792.

Ehe Leopold II. Zeit und Gelegenheit gefunden hatte, in den Erblanden Reformen anzubahnen, ereilte auch ihn ein schneller und frühzeitiger Tod (1. März 1792). Sein Sohn und Nachfolger, der 24jährige Franz II. säumte nicht, den Gewalthabern in Frankreich erkennen zu lassen, wie er fest entschlossen sei, im Geiste seines Vaters zu handeln.[1])

Die Armeen Frankreichs erhielten alsbald Befehl, mit den Feindseligkeiten zu beginnen, in Trier und Lüttich einzufallen, die Niederlande in Flanke und Rücken zu bedrohen, im Süden aber gegen Savoyen vorzudringen.

Im Sommer 1792 rückten Oesterreichs und Preussens Armeen an und über den Rhein. Dem verbündeten Heere hatten sich gegen 20.000 französische Emigranten und 6000 Hessen angeschlossen. Noch mehrere andere deutsche Reichsfürsten rüsteten zum Kampfe gegen Frankreich.

Obschon der Herzog von Braunschweig das verbündete Heer aus dem Luxemburgischen am 19. August auf französisches Territorium geführt hatte, und rasch in den Besitz der beiden Festungen Longwy und Verdun gelangt war, fand er doch bald in den republikanischen Truppen eine

[1]) Leopold II. hatte 1791 von Padua an alle europäischen Staaten ein Rundschreiben erlassen, die Sache des Königs von Frankreich zur eigenen zu machen. Als aber Ludwig XVI. die Konstitution angenommen, mässigte Leopold II. seinen Ton und mahnte die Regierungen der anderen Reiche zu gleicher Mässigung. Doch Russland und Schweden erklärten sich für den ausgewanderten bourbonischen Prinzen, Graf von Provence (nachmals König Ludwig XVIII.) und mehrere andere Mächte äusserten dieselbe Gesinnung.

unüberwindliche Schranke. Im September war jede Hoffnung auf fernere Erfolge geschwunden. Nach Abschluss eines zweifelhaften Waffenstillstandes traten die Verbündeten unter unsäglichen Beschwerden und Verlusten den Rückzug an, alle errungenen Vortheile dem Feinde wieder überlassend.[1])

Während die Hauptmacht der Verbündeten in offensiver Absicht über den Rhein gezogen war, brach in Italien die sardinische Armee mit jenen kaiserlichen Truppen, die Mailand zu decken hatten, gegen die französische Südostgrenze vor, um einen wesentlichen Theil der republikanischen Streitkräfte auf sich zu ziehen. Doch bei dem Rückzuge der alliirten Hauptmacht über den Rhein fassten die Republikaner Muth und überfielen Savoyen und Nizza. Ohne Widerstand zu leisten, überliessen die sardinischen Truppen den Franzosen die ganze Grafschaft.

Auch in den nächstfolgenden Jahren blieb das Hauptkriegstheater der Norden und Nordosten Frankreichs, und die nächstangrenzenden Länder, während in Italien stets nur untergeordnete Kräfte von beiden Seiten in Thätigkeit kamen.[2])

Schon der Umstand allein, dass auch Italien in den Bereich der Kriegsereignisse gezogen werden sollte, musste Kaiser Franz II., als er den Entschluss zum Kriege gefasst hatte, daran denken lassen, auch das Küstengebiet gegen die möglichen Eventualitäten in Verfassung zu setzen.

Demgemäss ward der Hofkriegsrath angewiesen, den Obersten Struppi „zur Einleitung der nöthigen Defensionsanstalten für den Hafen und die Stadt Triest dahin abzusenden". Gleichzeitig erhielt das innerösterreichische General-Kommando (FML. Zehentner) den Auftrag, „das dortige Lokale zu untersuchen und Vorschläge" zu machen; doch sollten die Defensionsanstalten im Einvernehmen mit dem Gubernium erfolgen.

Sonderbar klingt es, dass nun plötzlich der Antrag gestellt wurde: „ob nicht ein ganzes See-Armement zusammengestellt werden sollte, um in See gehen und operiren zu können". Gegen diese Idee bemerkte

---

[1]) Nach dem verhängnissvollen Rückzuge der Verbündeten aus der Champagne war Custine schon im September 1792 in Deutschland eingefallen. Von Speier nach Worms eilend, nahm er das zwei Ströme beherrschende Mainz. Nach der Schlacht von Jemappe überschwemmten die französischen Truppen das österreichisch-belgische Land und rückten am 14. November in Brüssel ein.

[2]) Von den Kriegsereignissen auf Spaniens Boden kann selbstverständlich hier keine Erwähnung geschehen.

Graf Lacy, dass die Frage sich selbst beantworte und jedem einleuchten müsse, „mit Allem was man diesseits zu einem Armement zusammenbringen könnte, der Gedanke doch nicht entstehen mag, sich mit der französischen Kriegsmarine zu messen"; daher nichts erübrige, als „Kutter und Kanonier-Schaluppen rasch in diensttauglichen Stand zu setzen, die nöthigen Batterien zu errichten und die Garnison zu vermehren". [1])

Ehe noch endgiltige Beschlüsse gefasst waren, schritt „die ungarische Kanzlei ein", dass „in Gleichheit mit Triest auch zur Beschützung des ungarischen Littorale Vorkehrungen getroffen werden". Selbstverständlich sollte auch dort der Hofkriegsrath augenblicklich Rath schaffen. [2]) Vorläufig liess sich aber weiter nichts thun, als den Fiumaner Gouverneur anzuweisen, die nöthigen Vorbereitungen zu treffen, damit, im Falle einer Bedrohung durch den Feind, die Archive und Kassen rechtzeitig nach Karlstadt gebracht werden könnten.

Kaum war die Neuorganisation, respective Reduktion vollzogen, als im Juni 1792 das General-Kommando beantragte, für Triest und Fiume zum mindesten 15 Kanonier-Schaluppen beizuschaffen. Der Abgang an den nöthigen Kriegsfahrzeugen sollte durch Ankauf in Neapel gedeckt werden. Ungeachtet Europa an der Schwelle welterschütternder Ereignisse stand, beharrte das Triester Gubernium bei der Ersparungsmaxime; denn dasselbe wollte „vier Lancie cannoniere in Triest und fünf in Fiume" erbauen lassen. Und selbst dieses Vorhaben wurde in der Weise limitirt, dass die „Herstellung dieser neuen Kriegsfahrzeuge nur auf den Fall genehmigt" sei, „wenn solche bis zur Zeit geschehen mag, wo noch ein feindlicher Angriff sich ergeben kann." [3]) Die Veranlassung zu solchem Zaudern mag der grosse Geldaufwand gewesen sein. Nachweisbar forderte man gleich im ersten Momente von Fiume aus 13.222 fl. 26 kr. für den Lancien-Bau.

Am 2. Juli berichtete Graf Brigido, dass sieben Lancie cannoniere nebst drei Felouquen vollständig hergestellt und innerhalb 14 Tagen der in einen Brigantino umgestaltete Kutter „Le Ferme" segelfertig sein werde. Diese Eile mochte durch den Umstand veranlasst worden sein, dass zu jener Zeit in Triest ein englisches Kauffahrteischiff eintraf, welches die Kunde brachte, es sei in der Levante von einer französischen Fregatte angehalten worden, doch nach sorgfältiger Prüfung der Papiere

---

[1]) Kabinets-Archiv, Lacy'sche Akten, 1792.

[2]) Kabinets-Archiv, Staatsrath, Sessions-Protokoll vom 27. Juni 1792.

[3]) Hofkammer-Archiv, F. 111, Nr. 1129, Littorale.

wieder freigelassen worden.[1]) War die englische Flagge nicht mehr so ganz sicher, was stand der österreichischen bevor?

So wie mit den maritimen Vertheidigungsmassnahmen, stand es auch mit jenen zu Lande nicht am besten. Im November noch musste General Henricy dem Kaiser die Unzulänglichkeit der Defensivanstalten im Littorale vor Augen stellen. Er hob den Mangel an Bomben, an 7- und 18pfündigen Ketten- und Stangenkugeln hervor und forderte die Verstärkung der Besatzung nicht nur für Triest, sondern auch für Fiume und Porto Rè. Da der General auch die Erbauung von mindestens 15 Kanonenbooten beantragte, gab Franz II. dem Obersten Struppi Befehl, einen motivirten Bericht zu verfassen.[2]) Aber bevor noch diesbezüglich eine Entscheidung kam, musste sich Henricy abermals an den Kaiser wenden. Eine zur Beobachtung der französischen Flotte an die neapolitanische Küste ausgesendete Felouque war im November sammt der Equipage zu Grunde gegangen. In Folge dessen bat das General-Kommando „die beiden in Zengg befindlichen Chebequen nach Triest beordern zu dürfen, wo sie zur Defensive besser als die Felouquen taugen" würden. Doch auch in dieser Angelegenheit sollte Oberst Struppi vorerst entscheiden.[3])

Wenn man die damals herrschenden allgemeinen politischen Verhältnisse näher untersucht, so findet sich wohl ein Grund, welcher das Zuwarten von Seite Oesterreichs erklärlich macht.

Frankreich hatte noch im Juli 1792 versichert, dass die unter k. k. Flagge segelnden Handelsschiffe von Seite seiner Kriegsschiffe nicht angegriffen würden, wenn sie ohne Armirung seien.[4]) Dies war aber eine Fiktion. Denn jeder österreichische Kauffahrer, welcher sich in das Mittelländische Meer wagte, musste mit Kanonen und Munition versehen sein, um sich der Seeräuber erwehren zu können. Uebrigens blieb dies schon wegen der Salutirung unerlässlich, um antworten zu können, wenn ein Fahrzeug von einem Kriegsschiffe auf die „Ubbedienza" gerufen wurde. Die erbländischen Kauffahrer, durch lange und bittere Erfahrung gewitzigt, führten, selbst wenn sie ihren Kurs in die sichersten Gewässer nahmen, 10, 12 bis 20 Kanonen. Dies aber konnten die Franzosen beliebig zum Anlasse nehmen, um die österreichischen Schiffe für feindliche zu erklären und zu kapern. Thatsächlich geschah dies zu wiederholten Malen und

---

[1]) Kabinets-Archiv, Lacy'sche Akten, 1792.

[2]) Kabinets-Archiv, Lacy'sche Akten, November 1792.

[3]) Kabinets-Archiv, Lacy'sche Akten, 1792.

[4]) Hofkammer-Archiv, F. 122, Littorale, Nota vom 23. Juni 1792.

in Folge dessen wurden in den Erblanden Stimmen laut, „die in Triest vor Anker liegenden französischen Kauffahrer ausnahmslos mit Beschlag belegen" zu lassen.

Den Schlüssel für die verschiedenartige Behandlung österreichischer Kauffahrteischiffe seitens der Franzosen, gibt die in Frankreich eingetretene und um 1792 bereits allgemein verbreitete Anarchie. Nach Massgabe der verschiedenartigen Grundsätze der einzelnen Munizipalitäten, welchen dieselben huldigten, wurden sie entweder zu Feindseligkeiten, oder zur Aufrechthaltung eines friedlichen Verhältnisses in den französischen Häfen und zur See veranlasst: je nachdem dies momentan den Republikanern von Vortheil schien. Da sich solcher Willkür in keiner Weise steuern liess, erübrigte kein anderer Ausweg, als die erbländischen Kauffahrer unter fremder, das ist neutraler Flagge segeln zu lassen. So gering deren Anzahl auch war, mussten sie doch in Thätigkeit erhalten werden, um den Seeverkehr nicht gänzlich einzubüssen, denn auf englische und spanische Frächter war unbedingt nicht mehr zu zählen.[1])

1793.

Die Massnahmen der Alliirten im Vorjahre hatten, anstatt Ludwig XVI. zu retten, dessen Tod beschleunigt. Dieser unglückliche König, unstreitig ein besserer Regent als seine unmittelbaren Vorfahren, musste auf dem Schaffotte enden.

Ueber eine solche Blutthat machte sich der Abscheu zunächst in England dadurch bemerkbar, dass der französische Botschafter ausgewiesen wurde. Unmittelbare Folge dieses Schrittes war die Kriegserklärung der Republikaner wider Grossbritannien und das mit diesem verbündete Holland (1. Februar 1793). Ohne förmliche Gegenerklärung begann England sofort die Feindseligkeiten, schloss den Bund mit Oesterreich und Preussen, und der Herzog von York führte Truppen nach dem Kontinente. Da auch Spanien dem Bunde wider Frankreich beigetreten war, liess sich eine bedeutende maritime Aktion erwarten.

Die im Vorjahre von den republikanischen Streitmassen auf dem nördlichen Kriegstheater errungenen Vortheile veranlassten den Nationalconvent zu dem Plane, die französischen Truppen über den Rhein vordringen und die Verbündeten völlig über den Strom werfen zu lassen. Der Oesterreicher Tapferkeit unter Hohenlohe vereitelte aber diese

---

[1]) Hofkammer-Archiv, F. 5401, Note der geheimen Hof- und Staats-Kanzlei, Präsid. Nr. 2142.

Absicht. Die Verstärkung des kaiserlichen Heeres während des Winters ermöglichte die Offensive, und die französischen Eroberungen gingen verloren durch die blutigen Tage von Neerwinden und Löwen. Auch die Beute in Holland wurde den Franzosen durch die Preussen wieder entrissen.

Vereinigt mit den von York geführten Engländern setzten die Oesterreicher ihren Siegeslauf fort und bald (27. Juli) war Valenciennes, eine der stärksten Vormauern Frankreichs, durch das Feuer der Belagerer in einen Schutthaufen verwandelt. Auch am Oberrhein hatte sich das Kriegsglück zu Gunsten der Verbündeten gewendet. Bis Strassburg drangen die Sieger, und Fort Louis fiel in ihre Hände.

Leider setzte die Uneinigkeit der Alliirten den allseitig glänzenden Hoffnungen rasch ein Ziel. Die Republikaner hatten sich im entscheidenden Momente aufgerafft und der Zwiespalt unter den Verbündeten begünstigte sie. Gegen Schluss der Campagne mussten die Oesterreicher bei Speier, die Preussen in der Gegend von Mainz sich über den Rhein zurückziehen.

In Italien hatte der Nationalconvent Savoyen und Nizza als Departements des Montblanc und der Seealpen annectirt[1]), und die Republik Genua war in eine äusserst kritische Lage gerathen.

Ungeachtet das Kriegsunwetter sich hauptsächlich an Frankreichs Nordostgrenzen entladen musste, und Englands und Spaniens Beitritt zur Coalition eine Diversion mit den navalen Streitmitteln gegen Frankreichs Flotte erwarten liess, musste der Hofkriegsrath doch auf die Gefahren für das erbländische Seegebiet hinweisen. Allerdings gebrach es an der Möglichkeit, das für nöthig Erachtete nur zum Theil ins Leben zu rufen.

General-Major Henricy hatte einen „Defensions-Antrag“[2]) vorgelegt, welchen der Hofkriegsrath genehmigte. An Truppen waren zur Vertheidigung des Littorale zu Beginn des Jahres bestimmt für:

	Bataillon	Kompagnie
Triest		
Reisky	1	—
Strassoldo	1	—
Feldartillerie	—	1

[1]) 27. November 1792 und 31. Jänner 1793.

[2]) Fehlt in den Akten, dürfte übrigens nicht wesentlich von jenen Massnahmen verschieden gewesen sein, welche 1788–89 FML. Gazinelli im Littorale getroffen hatte.

	Bataillon	Kompagnie
Fiume		
Thurn	1	—
Görz		
Terzy	1	—
Gradisca		
Invaliden-Detachement	—	1

Die Reserven für die österreichische Küste bildeten: 1 Bataillon Oguliner und 1 Division Szluiner in ihren Regiments-Bezirken für die ungarische Küste; 1 Bataillon Wilhelm Schröder, 1 Bataillon Thurn zu Klagenfurt und Laibach für die österreichische Küste; 1 Eskadron Erdödy-Huszaren in ihrem Regiments-Bezirke, endlich 1 Feldartillerie-Compagnie zu Wien.[1])

Diese Truppenmacht wurde aber bald als unzureichend erklärt, namentlich die ungarische Hofkanzlei machte auch jetzt „in Ansehung der Sicherheit von Fiume" eindringliche Vorstellungen. Die Folge davon war nicht blos die im Prinzipe beschlossene Vermehrung der Kriegsfahrzeuge, sondern auch ein Zuschub von Landtruppen. Letzterer hatte im August sein Maximum erreicht. Es standen nämlich zu Triest 10 Kompagnien Reisky, 6 Kompagnien Strassoldo, 2 Kompagnien Terzy, 1 Feldartillerie-Kompagnie, zusammen 19 Kompagnien; zu Fiume 6 Kompagnien Thurn und 6 Kompagnien Schröder, die dahin bestimmt waren. Als Reserve für Triest galten im Görzischen und in Krain 6 Kompagnien Thurn, 2 Kompagnien Reisky, 4 Kompagnien Terzy, in Summa 12 Kompagnien.[2])

Auf die Massnahmen in maritimer Beziehung wirkten verschiedene Umstände ein, und selbstverständlich war es stets die Merkantilbehörde, welche das ausschlaggebende Votum abzugeben hatte.

Besorgnisserregend wirkte auf das Triester Gouvernement die zu Beginn 1793 eingetroffene Kunde, dass die in den neapolitanischen Gewässern, in Folge von Sturmwetter zerstreute französische Flotte wieder in Stand gesetzt sei; ferner dass die Republik Venedig den Geschäftsträger Frankreichs günstig aufgenommen habe.[3]) Damit brachte Graf

[1]) Kriegs-Archiv, F. 1, Nr. 39, 1793, hofkriegsräthliche Akten.

[2]) Vortrag des Hofkriegsrathes an den Kaiser vom 14. September 1793, Nr. 1769. (Kriegs-Archiv, F. 1, Nr. 37.)

[3]) Bericht des k. k. Botschafters Grafen Karl von Breuner ddo. Venedig 30. Jänner 1793.

Brigido das Erscheinen einer feindlichen Eskadre in dem Adriatischen Meere in Zusammenhang[1]) und forderte vom Hofkriegsrathe die Beschleunigung „der für den Triester Hafen und das Littorale zwar bestimmten, aber noch zum Theil rückstehenden Vertheidigungsanstalten, und besonders die vor Allem nützliche Vermehrung der Kanonier-Lancien". Nach Antrag des „k. k. General-Kommandos für Triest und Fiume sollten 15 derlei Fahrzeuge innerhalb 4—5 Monaten völlig kriegstüchtig zur Verfügung stehen. Nun erklärte aber der Schiffbaumeister Nocetti, dass wegen Mangel an Holz und Werkleuten bis April und Mai auf der Triester Schiffswerfte der Bau von 15 Kanonier-Schaluppen unbedingt unmöglich sei. Und daraufhin befürwortete Brigido den Ankauf „ganz unbewehrter Fahrzeuge von Neapel", und die Anwerbung von Leuten daselbst, welche im „Gebrauche der glühenden Kugeln geübt und geschickt wären", „so im Littorale durchhaus nicht vorhanden."

Abgesehen von der mit Konsequenz verfochtenen Idee, dass in den schon 1788 von FML. Gazinelli verurtheilten Kanonierbooten alleinig das Heil des Küstengebietes zu suchen sei, war auch im Momente die Erwerbung des navalen Materiales ein schwer zu lösendes Problem.

Ganz richtig erwiederte das General-Direktorium (Graf Cobenzl) auf die Anträge des Triester Gouverneurs; „wenn schon kein Anstand genommen würde, wegen Herbeischaffung der Kanonier-Schaluppen von Seite Neapels bei dem dortigen Hofe einen Versuch machen zu lassen", so sei doch bei den dermaligen Verhältnissen „der Erfolg der Absicht äusserst zweifelhaft."[2])

In Erwägung, dass „die in Antrag gebrachten Tartanen für die Einholung der Kundschaften zwar besser entsprechen würden, dass sie aber bei dem Umstande, wo schon eine kaiserliche Brigantine, zwei Chebequen und mehrere Felouquen vorhanden, bewaffnet oder in Ausrüstung" begriffen waren, liess Kaiser Franz II „zur Vermeidung der Auslagenvergrösserung" keine Tartanen ankaufen. „Um aber Alles zu thun, was zur Defension der Seestädte vom Triester Gubernium für nöthig erkannt" worden war, genehmigte er „über die bereits zu Triest befind-

---

[1]) Er bemerkte: „die gefällige Behandlung des französischen Geschäftsträgers von Seite des venetianischen Senates mag sicher nicht ungegründet die Vermuthung rücklassen, dass den französischen Unternehmungen in dem Adriatico nichts Hinderliches veranlasst, ja eher bezüglich der Lebensmittel und Unterkunft aller Vorschub verschafft werden wird". (Bericht vom 2. Jänner 1793.)

[2]) Note des General-Direktoriums an den Hofkriegsrath ddo. 12. Hornung 1793. (Kriegs-Archiv, F. I, Nr. 5, 1793, hofkriegsräthliche Akten.)

lichen sieben Kanonier-Schaluppen noch derlei drei für Triest und sechs für Fiume und Porto Rè." Der Bau dieser neun neuen Lancie cannoniere, welcher einen Geldaufwand von 45.000 fl. für die blosse Konstruktion erforderte[1]), sollte nur für den Fall erfolgen, als ihre Herstellung bis zu jener Zeit möglich war, in welcher sich „ein feindlicher Angriff noch ergeben" konnte.[2]) Zur Armirung waren für jede Lancie „eine der 24pfündigen und zwei der einpfündigen Kanonen" beantragt, doch verfügte der Kaiser, dass für Fiume und Porto Rè," anstatt der 24-Pfünder, 18- und 12pfündige eiserne Stückel dahin gegeben" werden sollten.

An Truppen „verwilligte Se. Majestät: 2 Bataillons von Reisky, 2 Bataillone Thurn, 1 Bataillon Strassoldo, 1 Bataillon Terzy, 1 Bataillon Schröder Wilhelm, die auf den Kriegsfuss ausgemessenen 32 Artillerie-Handlanger-Gemeinen und den dazu gehörigen Korporal". Die Absendung einer Eskadron Erdödy-Huszaren aus Kroation in das Littorale sollte in so lange hinausgeschoben werden, bis man die feindliche Absicht auf Triest klar erkennen würde.

Ausser dieser Hauptdisposition war angeordnet, die genannten für Triest und Fiume „zur Vertheidigung der Seeküste bestimmten Bataillone mit zwei der 3pfündigen oder zwei der 6pfündigen Kanonen auszurüsten; und um die Zufuhren zu sichern, wurden die zu Laibach befindlichen 14 Fuhrwesenszüge auf „21 vierspännige Züge" vermehrt[3]).

Die Ereignisse, welche auf dem Mittelländischen Meere stattfanden, mussten naturgemäss eine wesentliche Rückwirkung auf die Massnahmen im erbländischen Küstengebiete ausüben.

Noch mit Beginn des Jahres 1793 war in Triest der französische Geschäftsträger Framery anwesend. Offenbar lag darin nicht nur in politischer, sondern auch in merkantiler Beziehung grosse Gefahr für Oesterreich. Denn es konnten dadurch der Republik Nachrichten über

---

[1]) Hofkammer-Archiv, Sitzungs-Protokoll vom 15. Februar 1793, F. 141, Nr. 21.

[2]) Wie oben, Präsidial-Erlass Nr 929 vom 8. Hornung 1793.

[3]) Nebst diesen lediglich für den Schutz der Seeküste bestimmten Truppen sollten in der Folge „die in der Lombardie schon marschfertig beorderten vier Feld-Bataillons von EH. Anton und Nádasdy, nach Uebereinkunft mit dem englischen Hofe, wenn es verlangt würde, ohne Verzug nach Toulon gehen." Dem Kommandanten dieser Detachirung, General Colli, war aufgetragen, im Fall es zur Aktion käme, nach Toscana zu marschiren und „von Livorno aus auf den von England herbeizuschaffenden Schiffen" nach Toulon zu übersetzen. (Kriegs-Archiv 1793, Krieg in Italien, F. XIII, Nr. 8, Feldakten.

die Operationen ihrer Gegner zukommen und den auf der See befindlichen Korsaren Frankreichs Winke gegeben werden, sich der werthvollsten Prisen zu bemächtigen.

Allerdings erforderte die Abschaffung Framery's reifliche Ueberlegung. Seit dem Ausbruche des Krieges mit Frankreich war der Seehandel von und nach Triest „zum Vortheil des Hafens noch immer offen". Die französischen Kaper hatten noch kein einziges unter k. k. Flagge segelndes Kauffahrteischiff angegriffen und Niemand führte gegen die französischen Agenten zu Triest und Fiume Klage oder Beschwerde. Nun fühlte sich aber Oesterreichs Regierung verpflichtet, aus Rücksicht für England, Spanien und Holland, denen durch die Anwesenheit französischer Agenten im Littorale Unannehmlichkeiten erwachsen konnten, die zuwartende Stellung aufzugeben.[1])

Nach des Hofkanzlers Grafen v. Rotenhan Ansicht war aber durch die Beseitigung der Franzosen nicht viel gewonnen. Die Neutralität der Republik Venedig, der Republik Genua und des Grossherzogthums Toscana liessen Frankreich und seinen zahlreichen Kapern Gelegenheit genug, aus allen Gegenden des Adriatischen und Mittelländischen Meeres Nachrichten einzuziehen. Ungeachtet dessen resolvirte aber Kaiser Franz: „die Lage und die Umstände der mit Mir gegen Frankreich verbundenen Mächte erheischen es, dass nicht allein Framery von Triest, sondern auch alle sonstigen allenfällsigen französischen Vize-Konsulen oder Agenten aus Fiume und Meinem sonstigen Littorale ohne Verzug abgeschafft werden. Den Handelsleuten ist aber unter der Hand von nun an zu insinuiren, zu ihrem allenfallsigen Verkehre nach französischen Häfen sich künftighin fremder, etwa genuesischer, venetianischer oder anderer Schiffe, die solches auf eigene Gefahr übernehmen wollten, zu gebrauchen, um Meine Flagge keinem Schimpf auszusetzen, indeme, wenn die nach französischen Häfen bestimmten österreichischen Schiffe von den englischen oder spanischen Kaper- und Kriegsschiffen weggenommen würden, nach den unter den coalirten Mächten angenommenen Grundsätzen eine Genugthuung zu erwirken nicht wohl thunlich sein würde".[2])

Graf Breuner, k. k. Botschafter in Venedig, hatte anfangs Februar 1793 Mittheilung gemacht, „dass die französische Flotte sich schon wieder

---

[1]) Sessions-Protokoll vom 15. Juni 1793, Nr. 2251/179. (Hofkriegsräthliche Akten.)

[2]) Hofkriegsräthliche Akten, Kriegs-Archiv, F. I, ad 28, 1793.

grösstentheils erholt habe und in dreiundfünfzig Segeln bestehen solle". [1])

Thatsächlich war dieselbe anfangs Mai in den Hafen von Toulon zurückgekehrt, um die erlittenen Havarien auszubessern. Von dort und von anderen republikanischen Marine-Etablissements kamen nach Triest Berichte, dass „der Feind an grossen Seerüstungen rastlos" arbeite. Die dadurch in der Triester Kaufmannswelt hervorgerufene Aufregung legte sich aber bald; denn Mitte Mai hatte der in der Seestadt residirende spanische Consul von dem Geschäftsträger seiner Regierung zu Venedig die Nachricht erhalten: „eine ansehnliche spanische Flotte" nähere sich „den italienischen Gewässern und derselben werde eine engländische bald folgen." [2])

Obschon diese Kunde zu dem Schlusse berechtigte, die französische Flotte würde bald im Mittelländischen Meere derart beschäftigt sein, dass sie kaum an eine Diversion gegen Triest oder Fiume denken könne, beantragte der Hofkriegsrath doch „mit der Zustandebringung der Kanonierboote bis auf die wirkliche Bemannung fortzufahren". Gewiss hatte diese Ansicht volle Berechtigung, denn die Gefahr durfte keineswegs als abgewendet, sondern nur als in die Ferne gerückt angesehen werden.

Erst als am 1. Juli der k. k. Konsul zu Savona, de Negri, berichtete, dass sich „auf der Höhe jener Stadt" in einer Entfernung von 24 Meilen eine spanische Flotte von 32, meist Linienschiffen" zeige, legte sich in Etwas die Aufregung. Da sich kurze Zeit darauf das Gerücht verbreitete, „die englische Flotte" sei bereits in den Kanal eingelaufen, folglich nächstens an den Küsten des Mittelländischen Meeres zu erwarten, [3]) wagte man in Triest freier Athem zu schöpfen.

Charakteristisch für die Zustände im Seegebiete ist, dass unmittelbar nach dem Eintreffen dieser Nachrichten bei einer Sitzung, in welcher dieselben mitgetheilt wurden, das Protokoll mit der Bemerkung schliesst: „vielleicht könnte auch bald an den Triester Defensionsanstalten, fürnehmlich bei dem nicht gleichgiltigen Unterhalte der Marine Vieles in Ersparung gebracht werden." [4])

---

[1]) Hofkammer-Archiv, F. 141, diplomatische Korrespondenz, Copia Copiae Nr. 16, ex Febr. 1793.

[2]) Hofkammer-Archiv F. 141, Nr. 8, ex Majo 1793, Konsular-Berichte.

[3]) Konsular-Berichte, Hofkammer-Archiv, F. 141, Convolut. 12. ex Julio 1793.

[4]) Hofkammer-Archiv, F. 5438, Sessions-Protokoll vom 5. Juli 1793.

Als aber unmittelbar danach dem Triester Gouverneur gemeldet wurde, dass „die spanische Flotte aus den genuesischen Gewässern nach ihren eigenen Küsten zurückgekehrt sein soll, und von der schon lange im Mittelländischen Meere erwarteten englischen Flotte nichts zu vernehmen kommt", trat eine neue Panique ein. Die Kunde stammte von dem in Triest zurückgebliebenen französischen Vize-Konsul Framery, welcher erst in Folge der falschen Angabe ausgewiesen wurde.

Thatsache war, dass einige spanische Schiffe nach Barcelona zurückkehren mussten, um dort 1200 gefangene Franzosen, welche den Spaniern bei Eroberung der Insel S. Pietro in die Hände gefallen waren, in Gewahrsam zu bringen. Ein grosser Theil der spanischen Flotte kreuzte Ende Juli bei Porto Fino und hatte einen Zuwachs von 12 Schiffen erhalten, wonach sie aus 44 Schiffen bestand. [1])

Ausschlaggebend für Oesterreichs maritime Rüstung war das Erscheinen der englischen Flotte im Mittelländischen Meere. Sowohl das Triester Gouvernement, als Staatsminister Graf Kolowrat gaben das Votum ab, dass „durch die Stärke der englischen Flotte[2]), in Verbindung mit der spanischen, für ganz Italien Sicherheit gegen Unfälle seitens der Franzosen entstehen und dadurch die Möglichkeit vorhanden sei", „dem Kameral- und Triester städtischen Aerarium" . . . . „Aufwandsersparungen zu verschaffen". [3])

Nun befand sich der Hofkriegsrath in einer Zwangslage. Die Nothwendigkeit der Entsendung eines „k. k. Hilfstruppen-Korps in das Piemontesische" und die Truppenansammlungen in Italien forderten vom

---

[1]) Hofkammer-Archiv, F. 141, Bericht an den Grafen Kolowrat vom 16. August 1793, Nr. 64.

[2]) Dieselbe bestand aus den Schiffen: Alcide, Terrible, Egmont, Robust, Montague, Curious, Bedford, Berwick, Captain, Fortitudo, Leviathan, Colossus, Illustrious mit je 74 Kanonen und 600 Mann; — Agamemnon, Ardent, St. Albans mit je 64 Kanonen und 500 Mann; — Britannico, Victory mit je 100 Kanonen und 850 Mann; — Prince Royal, Windler Cunte, St. George mit je 90 Kanonen und 750 Mann; — L'Aigle, Leda, Romulus mit je 36 Kanonen und 280 Mann; — Lowestofte, Castor, Iris, Juno, Aquilon, Meleager, Mermaid, L'Aimable mit je 32 Kanonen und 220 Mann; — Romeney mit 50 Kanonen und 350 Mann; — Nemesis, Tartar mit je 28 Kanonen und 200 Mann; Amphitrito mit 24 Kanonen und 160 Mann; — Dolphin, Spitalschiff, mit 100 Mann; — Gorgon, Munitionsschiff, mit 120 Mann; — Speedy mit 14 Kanonen und 90 Mann; — Camel, Munitionsschiff, mit 120 Mann; — Vulcan, Conflagration mit je 8 Kanonen und 55 Mann (Feuerschiffe); — Tysiphune mit 18 Kanonen und 125 Mann." Befehlshaber dieser Flotte war Lord Hood. (Registrat. d. R. Kr. M., Italien 1793, F. I ad 37 *c*).

[3]) Bericht vom 13. August 1793.

Staatsschatze grosse, pekuniäre Opfer. Und da liess sich an einen gleichzeitigen grossen Geldaufwand für maritime Rüstung nicht denken. Das Missliche dieser Sache wird um so klarer, wenn man erwägt, dass schon zu Beginn des Jahres 1793 sich die Verhältnisse auf dem Mittelländischen Meere derart gestaltet hatten, dass sich keineswegs mit Sicherheit auf Englands und Spaniens Schutz zählen liess. Selbst wenn die Eroberung von Toulon eine nachhaltige gewesen wäre,[1]) lag darin noch lange nicht die mindeste Bürgschaft für die Sicherheit des erbländischen Seehandelswesens und der von ihm unzertrennlichen Navigation.

In erster Linie hätte sich niemals verhindern lassen, dass aus anderen französischen Häfen Kaper ausliefen und nicht blos in den Gewässern der Levante, sondern auch auf dem Adriatischen Meere kreuzten.

Abgesehen davon, dass England und Spanien ihre eigenen Interessen auf dem Mittelländischen Meere zu wahren hatten, konnten dieselben ungeachtet ihrer namhaften navalen Streitmittel nicht verhindern, dass französische, oder von Frankreich autorisirte Kaper ihre wahre Eigenschaft durch Aufhissung fremder Flagge bis zum Momente der Aktion verbargen.[2])

Ausserdem gab es im Adriatischen Meere für die beiden Seemächte auch nicht Ein Object, dessen Schutz ihnen nahe lag, und eben darin wurzelte die Gefahr für das erbländische Küstengebiet.

Unstreitig wichtiger war noch die politische Seite der ganzen Angelegenheit. Die Grossmacht Oesterreich, welche während Jahrhunderten in Europas Angelegenheiten ein gewichtiges Wort gesprochen, sollte nun von England und Spanien bezüglich der Beschützung seines Seegebietes einen Liebesdienst nachsuchen, den es gewiss den Verbündeten hätte theuer bezahlen müssen.

---

[1]) Seit Beginn des Krieges waren schon mehrere Flotten-Divisionen der englischen Kriegs-Marine vor Toulon erschienen, so dass Ende Mai 1793 sich 19 Linienschiffe und 9 Fregatten versammelt hatten. Zu dieser Zeit hielt der spanische Vice-Admiral Langara mit 24 Linienschiffen die offene See. Die in Toulon befindlichen Royalisten, durch die Gräuel der Revolution erschreckt, überlieferten, um dem Joche der Volksregierung zu entrinnen, im Namen des Nachfolgers Ludwig XVI. den wichtigen Seeplatz den Engländern aus. Nach französischen Quellen waren zu jener Zeit 20 armirte Linienschiffe und 6 Fregatten auf der Rhede, und im Hafen von Toulon 9 abgerüstete Linienschiffe und 2 Fregatten. (Du Sein, Histoire de la Marine 1879.)

[2]) Dies war thatsächlich geschehen. Die bezüglichen Daten befinden sich: Hofkammer-Archiv, F. 141, Littorale.

Zu Maria Theresia's Zeiten plaidirte die Kommerzialbehörde unablässig dafür, den Schutz der erbländischen Küste und der Navigation dem kleinen Toscana anheimzugeben. Und nun, während die in Frankreich entfesselte Furie der Anarchie den ganzen Kontinent in Brand zu stecken drohte, erwartete man alles Heil von Oesterreichs Verbündeten, die momentan im Mittelländischen Meere gegen das neue Franzosenthum ankämpften.[1]) Oesterreichs Geschichte überhaupt, und insbesondere jene des spanischen Erbfolgekrieges, lehrt aber, wessen es sich von jenen Mächten zu versehen hatte, mit denen zur Bekämpfung eines gemeinsamen Feindes selbst die engsten Bündnisse geschlossen wurden.

Es ist einleuchtend, dass die oberste Militärbehörde unmöglich in die Intentionen der Kameral- und Merkantilstelle derart eingehen konnte, dass dabei ein wesentlicher Nutzen in pekuniärer Beziehung zu erwarten stand. Aber dessenungeachtet waren die Anträge der Merkantilbehörde durchgedrungen, denn Kaiser Franz resolvirte am 16. September 1793: „Alle an der Seeküste veranlasste Veranstaltungen hatten die Zeitumstände mit sich gebracht. Gleichwie also diese erfordert haben, auch auf die nur möglichsten Fälle sich vorzusehen und die zur Sicherheit erforderlichen Mittel zu seiner Beruhigung vorzukehren, so ist es in der Sache selbst gegründet, dass man nach diesen veränderten Zeitumständen seine getroffenen Vorkehrungen nach Verhältniss mindere oder einstelle, ohne jedoch hierin zu weit zu gehen, so lange der Krieg fortdauert, weil während dem Fortgange desselben sich solche Fälle ereignen können, die unmöglich vorauszusehen waren, und die einzige Sicherheit auf alle derlei Fälle mit der eigenen Erhaltung immer der Hauptgegenstand bleibt und sein muss".

Mitte Oktober bestand die k. k. Marine auf dem Adriatischen Meere aus folgenden Kriegsfahrzeugen, für welche der complette Stand der Equipage in den Akten angeführt erscheint.

---

[1]) Den Besitz von Toulon mussten die Engländer zu Ende des Jahres 1793 aufgeben. Zur Vertheidigung der Stadt mit ihren 6 Forts waren 18.000 Mann alliirter Truppen (darunter 2500 Kranke und Blessirte) verwendet, gegen welche 35.000 Republikaner (darunter ungefähr 15.000 Mann regulärer Truppen) den Angriff vollführten. Am 13. und 14. Dezember erfolgte die ernstliche Bedrohung und am 17. waren sämmtliche Forts in Gewalt der Franzosen. Den Verbündeten erübrigte nun nichts, als auf schleunigen Rückzug zu denken, d. h. die Truppen einzuschiffen. Im kritischen Momente hatten die Engländer wohl Anstalten getroffen, das Arsenal und die im Hafen eingeschlossenen französischen Kriegsschiffe in Brand zu stecken, doch gelang dies nicht vollständig, es wurden „annoch 9 Linienschiffe und Fregatten gerettet". Hofkriegsräthliche Akten, F. II, Nr. 1 A, 1794, Krieg in Italien.

1 Brigantine mit 1 Capitaine, 1 Unterlieutenant, 1 Schiffschreiber, 1 Chirurgus, 1 Oberbootsmann.

Marine-Stab	Monatlich à 30 Tage, Gehalt fl.	kr.	Kostgeld fl.	rr.	Summe fl.	kr.
1 Capitaine, Komandant. (Maj. Rang) .	83	20	8	30	91	50
1 Brigantine						
1 Capitaine	66	40	8	30	75	10
1 Unterlieutenant	35	—	8	30	43	30
1 Schiffschreiber	20	—	8	30	28	30
1 Chirurgus	20	—	8	30	28	30
1 Oberbootsmann	20	—	8	30	28	30
1 Marine-Kanonier	15	—	8	30	23	30
1 Zimmermann	15	—	8	30	23	30
1 Unterbootsmann	12	—	8	30	20	30
1 Segelmacher	12	—	8	30	20	30
2 Quartiermeister	24	—	17	—	41	—
1 Koch	12	—	8	30	20	30
1 Patron de Canot	11	—	8	30	19	30
20 Matrosen I. Classe	200	—	170	—	370	—
6 „ II. „	48	—	51	—	99	—
4 „ III. „	16	—	34	—	50	—
2 Chebequen						
2 Oberlieutenants à 40 fl.						
2 Schiffschreiber à 20 fl.						
2 Chirurgen à 20 fl.						
2 Oberbootsleute à 20 fl.						
2 Marine-Kanoniers à 15 fl.						
2 Zimmerleute à 15 fl.						
2 Unterbootsmänner à 12 fl.						
2 Köche à 12 fl.						
2 Marine-Kadeten à 20 fl.						
32 Matrosen I. Classe à 10 fl.						
20 „ II. „ à 8 fl.						
4 „ III. „ à 4 fl.						
2 Felouquen						
2 Patrons						
2 Vice-Patrons						
20 Matrosen I. Classe						
12 „ II. „						

7 Kanonier-Lancien
2 Oberlieutenants
1 Unterlieutenant
1 Schiffschreiber
1 Chirurgus
1 Dispensier 15 fl. Gehalt
7 Patrons 15 fl. „
7 Vice-Patrons 12 fl. „
112 Matrosen I. Classe
70 „ II. „

Zugetheilt waren bei diesen sieben Fahrzeugen 1 Oberlieutenant von Thurn-Infanterie und 14 Mann Artillerie.

Von diesen Kriegsfahrzeugen befanden sich zu Triest: 1 Brigantine, 1 Chebeque, 1 Felouque, 5 Kanonier-Lancien; zu Fiume: 1 Chebeque, 1 Felouque, 2 Kanonier-Lancien.[1])

1794.

Auf dem Kriegstheater im Norden suchte Kaiser Franz II. durch seine persönliche Anwesenheit einzuwirken. Und thatsächlich schien zu Anfang der Kampagne das Waffenglück den Verbündeten günstig.

Bald aber gewannen die republikanischen Streitmassen die Oberhand. Sie bemächtigten sich nicht blos der österreichischen Niederlande,[2]) sondern auch des Gebietes der Republik Holland.[3])

Oesterreich, obschon mit grösster Anstrengung kämpfend, musste der feindlichen Uebermacht erliegen: denn Preussen, zum Theil erschöpft, zum Theil missmuthig, führte den Krieg ohne Eifer, obgleich es namhafte Subsidien von England und Holland bezogen hatte.

---

[1]) Kriegs Archiv, F. I, Nr. 39 und ad 39, 1793.

[2]) Prinz Coburg kämpfte gegen Pichegru zuerst an der Sambre. Prinz von Oranien, Alvintzi und Beaulieu vertheidigten heldenmüthig die Thore Belgiens. Doch die Eroberung von Ypern durch Moreau, verbunden mit mehreren Unfällen, welche Clairfayt erlitt, brachten Flandern in die Hände der Republikaner. Auch die preussische und Reichsarmee, anfangs siegreich, wurden so wie die österreichische schliesslich über den Rhein zurückgedrängt.

[3]) Pichegru war nach Eroberung Oesterreichisch Flanderns in die Generalstaaten eingedrungen. Die frühzeitig eingetretene Winterkälte bahnte dem siegreichen Feldherrn den Weg in das Herz von Holland.

Auch in Italien war das Schicksal den Verbündeten abhold. Ungeachtet Toscana's Beitritt zur Koalition, fielen die Franzosen wiederholt in Piemont ein.[1]) Solche Fortschritte unterbrach zwar das Erscheinen einer englischen Flotte an den Küsten von Genua und der Provence, ausserdem decimirten Seuchen und Hunger die republikanischen Truppen. Doch nach dem Eintreffen von Verstärkungen drangen die Franzosen im September neuerdings vor und schlugen die Oesterreicher bei Loano (23. November). Da auch auf dem Kriegstheater in Spanien die Republikaner siegten, musste dieses Reich in einem Friedensschlusse seine Rettung suchen.

Unbedingt kann der Hofkriegsrath nicht des Mangels an Voraussicht geziehen werden, denn er lenkte jedes Jahr von Neuem die Aufmerksamkeit auf das seiner Ingerenz entrückte Seegebiet.

Die vom Militär-Ober-Kommando in Antrag gebrachten maritimen Streitmittel sollten „vorläufig in vier Fregattinen, dreissig Kanonenbooten und sechs Felouquen" bestehen, deren Erhaltung, „abgesehen von den Konstruktionskosten" mit „einer Million jährlich" veranschlagt war.[2])

Neuerdings trat das Triester Gubernium in Opposition gegen die oberste Militärbehörde.

Von der schon wiederholt dargelegten Ansicht über die Nutzlosigkeit einer erbländischen Kriegsmarine wollte Graf Brigido nicht abgehen. Der von Seite des Hofkriegsrathes dringend gestellte Antrag zur Beschaffung einer hinlänglichen Anzahl von Kriegsfahrzeugen steigerte nur die Opposition des Triester Gouvernements. Mit Uebergehung der politischen und Landesstelle richtete Graf Brigido ein detaillirtes Memoire direkt an den Kaiser.[3]) Dasselbe bekämpfte den Antrag der obersten Militärbehörde „zur Errichtung einer beständigen armirten Kriegsmarine" Punkt für Punkt. Den Schutz für die einheimischen Kauffahrer suchte und fand das Gouvernement in den Traktaten mit der Pforte. Die österreichischen Kauffahrteischiffe erachtete es als hinlänglich wehrfähig, um sich gegen die Korsaren selbst vertheidigen zu können.

---

[1]) Argenteau, Devins und Erzherzog Ferdinand suchten nacheinander vom April bis August 1794 dem Anpralle der Republikaner zu widerstehen.

[2]) Hofkammer-Archiv, F. 5367, Littoral, Vortrag vom 23. Jänner 1794, Nr. 325.

[3]) Hofkammer-Archiv, F. 5367, Vortrag vom 23. Jänner 1794, Nr. 325.

Ferner wurde ins Treffen geführt, dass man „in dem österreichischen und hungarischen Küstenlande weder mit den zur Errichtung und fortwährenden Erhaltung der angetragenen Marine erforderlichen Konstruktions-Erfordernissen, als: Bauholz, Pech, Theer u. s. w. in hinlänglicher Menge versehen, noch mit dem zu deren Bemannung nöthigen Schiffsvolk aufzukommen vermögend sei.“ [1]) Da der Hofkriegsrath die Nothwendigkeit der Kriegsmarine auch dadurch motivirt hatte, dass letztere „eine praktische Schule für Seeleute“ sei, entgegnete Graf Brigido, wie ein solcher Zweck „mit ungleich minderen Kosten weit besser und zuverlässiger sich erreichen liesse, wenn einigen der fähigsten nautischen Schüler, um sich auf Schiffen einer wahren anderweitigen Seemacht durch einige Jahre in der Praxis zu üben, mässige Pensionen von etlichen hundert Gulden ausgesetzt würden.“

Wie misslich es gerade zu dieser Zeit mit dem erbländischen Seewesen stand, geht aus Folgendem am deutlichsten hervor. Im Jänner 1794 hatte der Kaiser zwei Grenzbataillone für die Armee in Italien bestimmt, welche zur Beschleunigung der Bewegung per mare auf das Kriegstheater gebracht werden sollten. Dieser Ansicht standen triftige Gründe entgegen, unter denen „Unsicherheit und das Gefährliche der Fahrt in solcher Jahreszeit“ und der namhafte Geldaufwand die wesentlichsten waren. [2]) Kaiser Franz II. machte die Erfahrung, dass seine Marine selbst zu so

---

[1]) Die Besitzer der Merkantilschiffe, welche kaum die vorgeschriebenen zwei Drittel einheimischer Matrosen aufzubringen vermochten, fürchteten, auch diese Bemannungen an die zu errichtende Kriegs-Marine abgeben zu müssen, was sie den Insulten der Barbaresken preisgab. Nach dem Traktate mit letzteren mussten nämlich die unter k. k. Flagge in das Mittelländische Meer segelnden Schiffe österreichischer Unterthanen mit einer Equipage versehen sein, die zum mindesten zu zwei Drittel aus Inländern bestand.

[2]) Als Zeitdauer für die Ueberschiffung von Fiume nach Mezzola an der Pomündung sind angegeben: „bei günstiger Witterung 3—6½, bei stürmischer See 9—10 Tage. Im äussersten Falle hätten blos 800 Mann auf einmal überschifft werden können, während die übrigen 800 Mann die Rückkunft des Transport-Geschwaders abwarten sollten. Dabei ist aber zu bedenken, dass „eine Vorbereitungsfrist von mindestens 20 Tagen“ gefordert wurde. Für ein Schiff mit dem Fassungsraume von 100 Mann forderte man 200 fl. Frachtlohn und überdies 70 fl. für die nöthigen Vorrichtungen. Zu diesen Beträgen ist aber noch „die Schiffsverpflegung“ zu rechnen, u. z. „22 kr. per Tag und Kopf für: ½ Pfund Pöckelfleisch, 1 Pfund Zwieback, ¼ Pfund Reis, ½ Mass Wein, Branntwein und Salz“. Im Ganzen hätte dem Präliminare nach sich der Kostenaufwand „mit 17.834 fl. 40 kr.“ beziffert. Hofkriegsräthliche Akten F. II, Nr. ad 1/B, 1794, Krieg in Italien.

minimer Leistung nicht zureichte, und es mussten die beiden Bataillone über Tirol nach Italien marschiren.

Selbstverständlich mussten die Ereignisse, in Folge deren auf dem Mittelländischen Meere gewaltige navale Streitmittel aufgeboten wurden im österreichischen Littorale Schrecken und Hoffnung wie in den Vorjahren in raschem und kontinuirlichem Wechsel auf einander folgen lassen. So zum Beispiel traf am 20. Juni die Bestätigung von dem Auslaufen der französischen Flotte aus Toulon (5. Juni) mit dem Beisatze ein, dass solche „in dem Golfe von Jouan unweit Antibes durch die englische Flotte blokirt" werde.[1]) Im September hatten aber letztere „den Blocus aufgegeben, und die Franzosen segelten nach Toulon, um sich dort mit einigen neu ausgerüsteten Schiffen zu vereinigen."[2]) Thatsächlich waren zu dieser Zeit zu Toulon französische Kriegsfahrzeuge „zum Auslaufen in Bereitschaft und mehre in voller Ausrüstung begriffen." Obschon dem Vernehmen nach die Absicht der Republikaner auf Corsica gerichtet und ein Landungskorps von einigen tausend Mann bei Toulon versammelt und zur Einschiffung bereit war, liess sich das eigentliche Ziel des Vorhabens doch nicht errathen, und es ist begreiflich, dass die Triester Handelswelt mit Angst den Dingen entgegensah, welche im Mittelländischen Meere sich vorbereiteten.[3])

Erhöht wurde das Peinliche der Situation, dass „Mustafa Aga von Tunis" eigens nach Triest gekommen war, bedeutende Holzvorräthe zu erwerben, welche an Frankreich ausgeliefert werden sollten. Zum Glücke stand Oesterreich mit Tunis in keinen engeren Handelsbeziehungen, und es konnte ein Ansinnen abgelehnt werden, welches schon in Rücksicht auf die Verbündeten des Kaisers gefährliche Folgen gehabt haben würde.[4])

Ermüdend ist die stete Wiederholung der Thatsache, dass immer und immer wieder die Reduktion der Marine beantragt und zum Theil genehmigt wurde. Konstatirt muss dessenungeachtet werden, dass im Juli 1794 das Triester Gubernium folgendes Dekret erhielt: „Da die Herstellung der Brigantine „Le Ferme" nicht unumgänglich nothwendig zu sein, und diese Ausgabe zur der so nöthigen Schonung des Aerariums ganz vermieden werden zu können erscheint, so wird dem Gubernium hiemit

---

[1]) Kriegs-Archiv, F. VI, Nr. 15, 1794, Feldakten, Krieg in Italien.

[2]) Hofkriegsräthliche Akten, F. XI, Nr. 5, 1794, Krieg in Italien.

[3]) Wie oben, F. XI, Nr. 6.

[4]) Kameralakt ddo. 11. Juli 1794, Hofkammer-Archiv, F. 104, Littorale.

bedeutet, dass der neue Bau, oder auch nur die Ausbesserung dieses Schiffes für dermalen noch zu unterlassen sei.“ [1])

Das Gouvernement hatte selbst eine neue Reduzirung der Marine erwirkt und es sollten „in Porto Rè Schupfen erbaut“ werden, um „die ausser Dienst gesetzten Fahrzeuge an Land und unter Dach zu bringen“. Ausserdem war beantragt, das in Aktivität zu belassende Minimum der Equipage „bei hafenämtlichen Vorfallenheiten zur Verhütung der Weincontrebande und anderer unter der Leitung des Gubernii stehenden Agenden verwenden“ zu können.

1795.

In grellem Gegensatze zu den Leistungen auf dem Haupt-Kriegsschauplatze am Rhein stand 1795 die Unthätigkeit des republikanischen Heeres. Schwere Kämpfe im Innern Frankreichs und der Zwiespalt, welcher sich vom Sitze der Regierung über das ganze Land ausgebreitet hatte, musste auch in der Armee seine verderbliche Wirkung ausüben.[2])

Waren in Folge dessen die Chancen für die Gegner der Republik günstiger geworden, so führte wieder der Abfall Toscana's von der Coalition[3]), welchem jener Preussens folgte[4]), eine Verrückung der Machtverhältnisse herbei. Diese hinderte Oesterreich und die äusserst geschwächten Reichstruppen, am Rhein die Offensive zu ergreifen. Ungeachtet in Deutschland der Kleinmuth keine Rettung mehr erhoffte, wussten die kaiserlichen Waffen in der zweiten Hälfte des Jahres den gesunkenen Muth in Deutschlands Gauen neu zu beleben. Das von Quosdanowich am 24. September bei Handschuhsheim gewonnene Treffen hatte das Kriegsglück an den kaiserlichen Doppelaar gefesselt. Wurmser eroberte mit der Oberrhein-Armee Pichegru's verschanztes Lager bei Mannheim, während Clairfayt alles Land am rechten Rheinufer vom Feinde befreite und sein Name in des Volkes Mund hochgefeiert wurde.

---

[1]) Hofkammer-Archiv, F. 5367, Littorale.

[2]) Der Konvent hatte einerseits gegen die Jakobiner, anderseits gegen die Royalisten zu kämpfen, und dies musste die Kriegführung gegen den auswärtigen Feind mehr oder weniger lähmen.

[3]) Dem Grossherzoge wurde von Frankreich 15. Februar 1795 die Neutralität gegen Bezahlung 1 Million Franken gewährt.

[4]) Der preussische Bevollmächtigte hatte schon Ende 1794 mit dem französischen Botschafter in der Schweiz Friedensunterhandlungen gepflogen, und am 5. April 1795 wurde der Separatfrieden unterzeichnet.

Beide Heere durch eine Reihe blutiger Kämpfe erschöpft, gingen am 1. Jänner 1796 einen Waffenstillstand ein, während welchem sowohl die Koalition, als die Republik zu neuen gewaltigen Schlägen sich rüsteten.

Auf dem italienischen Kriegstheater hatte das republikanische Heer 1795 nicht nur keine Fortschritte gemacht, ja es befand sich in prekärer Lage. Wegen unzureichender Streitkräfte konnte es den Sieg von Loano nicht ausnützen. Von Savona bis Montenotte ausgedehnt, vermochten die Franzosen sich kaum in der Defensive zu halten, während die verbündete austro-sardische Armee einerseits auf den Apenninen die lombardische Ebene bewachte, anderseits sich anschickte, in dem genuesischen Küstenlande die Republikaner anzugreifen. Doch zu Beginn des Jahres 1796 wandte sich plötzlich das Glück.

Ueber die Vorkommnisse im Küstengebiete 1795 fliessen die Quellen äusserst spärlich und dies berechtigt zu dem Schlusse, dass der Status quo ante kaum verrückt wurde. Die Grossartigkeit der Aktionen auf den entfernten Kriegstheatern und der maritime Schutz, welchen Oesterreich von England hoffte, liessen das Seegebiet in den Hintergrund treten. Ob und welche Massnahmen dort getroffen wurden, ist nicht festzustellen, und nur zum Theil aus den folgend angeführten Thatsachen zu entnehmen. FML. De Vins berichtete am 26. Juli 1795 aus Borgo di Savona:

„Endlich haben die Engländer sich einmal hier sehen lassen. Am 21. sind in hiesiger Rhede 1 Linienschiff, 2 Fregatten und 2 Kutters eingeloffen. Der 1. Capitän oder Commodore versichert mich, dass er mit 5 Schiffen zur Deckung und Durchkreuzung der hiesigen Meeresgegend bestimmt sei. Wären die Engländer vor 20 Tagen gekommen, so wäre nicht nur die ganze Riviera di Ponente von den Franzosen gereinigt, sondern diese bis nach Nizza zurück gedrückt".[1]) Die wenigen Schiffe der Engländer konnten aber auf die Operationen zu Lande keinerlei Einfluss ausüben. Die unerwarteten und unglücklichen Ereignisse in der Riviera di Genova haben dies zur Genüge dargethan.

Wie schwer der Mangel an Vorkehrungen zur Deckung des Küstengebietes empfunden wurde geht aus Folgendem hervor:

Im Dezember noch richtete der kaiserliche Botschafter in Venedig an das Triester Gubernium ein Schreiben des Inhalts, dass „zu Marseille

[1]) Bericht des FML. De Vins aus Borgo di Savona, Kriegs-Archiv, F. VII, Nr. 5, Krieg in Italien.

eine Escadre von 2 Linienschiffen und 4 Fregatten ausgerüstet" werde, und ihre „Bestimmung nach der Levante oder gar nach Triest" habe. Ferner wurde bekannt, dass: „die Genueser bei den letzten unglücklichen Vorfällen zum Vortheil des Feindes" mitwirkten. Zweifellos hatte das Gouvernement augenblicklich Hilferufe nach Wien gesendet, denn im Staatsrathe wurde bemerkt: „ . . . sollte die dermalen von dem Herrn Gouverneur für Triest geäusserte Gefahr ernsthaft werden, so werden die obersten Behörden anerkennen, dass für Triest ausser der Marine noch andere Anstalten, überhaupt in Rücksicht des Defensionsstandes und insbesondere der Garnison, der Artillerie, des Artillerie-Personales nöthig sein werden."

Gewiss war es eine starke Zumuthung an die oberste Militär-Behörde, immer im Momente der äussersten Gefahr augenblicklich Rath schaffen zu sollen. Die Vorträge des Hofkriegsrathes zur rechtzeitigen Wehrfähigmachung des Seegebietes ziehen sich wie ein rother Faden durch alle Abschnitte dieser Geschichte des erbländischen Seegebietes. Der allgemeine Ueberblick der Ereignisse auf den verschiedenen Kriegstheatern zeigt wohl zur Genüge, dass die obersten Militär-Behörden vollauf zu thun hatten, dem unmittelbar gegenüberstehenden Gegner Schach bieten zu können. Nicht nur dass keine Streitkräfte zur Beschützung des Seegebietes verfügbar waren, musste sogar die Kriegsverwaltung dringende Anforderungen an das Triester Gouvernement stellen.

Um die Operationen im Jahre 1796 auf dem nördlichen Kriegsschauplatze mit mehr Nachdruck ausführen zu können, hatte FML. Clairfayt beantragt, die Tschaiken[1]) auf dem Rhein zu vermehren und zu deren Bemannung „die in Triest ausser Dienstleistung stehenden Matrosen" heranzuziehen, die vorhandenen Tschaikisten aber auf den Pontons zu verwenden.[2])

Daraufhin sah sich der Hofkriegsrath genöthigt, zu berichten: „Nach der Anzeige des Feldmarschall Clerfayt macht der Major Williams[3]) den Antrag, diejenigen Matrosen zu nehmen, welche nach seiner Vermuthung in Triest in Sold stehen. Es ist aber, seitdem als die für Triest bestandenen Defensionsanstalten wieder abgestellt worden sind, auch die Marine-Mannschaft grösstentheils beurlaubt, und nur aus dem Anlass eines nach der anliegenden Aeusserung des Directorii eingeloffenen Schreiben des

---

[1]) Zur Zeit waren 6 Tschaiken auf dem Rhein.

[2]) Kabinets-Archiv, Staatsrath, Jänner 1706.

[3]) War bei dem Rhein-Schiffsarmement in Verwendung.

Triester Gouverneur, welches eine Beisorge für die Sicherheit in Triest in sich enthalten hat, die Beibehaltung der mit angedeuteten Zahl Matrosen und der kleineren Schiffe auf eine Zeit dem Gouverneur von Triest überlassen worden." [1])

Für das Rhein-Schiff-Armement waren gefordert: „2 Capitaine, 1 Bootsmann, 2 Unterbootsmänner, 3 Schiffbaumeister, 2 Fourirschützen, 1 Schiffschreiber und 160 Matrosen." Aus dem bezüglichen Antwortschreiben des Triester Gouvernements fehlt der angezogene Ausweis über die damals in Dienstesverwendung gestandenen Matrosen. Aus einem Berichte vom 18. Jänner 1796 ist diessbezüglich nur Folgendes zu entnehmen: „die gegenwärtige Mannschaft (der Triester Marine) besteht theils aus Einwohnern der von aller Militärdienstverbindlichkeit befreiten Bezirke des österreichisch-ungarischen und kroatischen Küstenlandes, ist bloss für den Dienst der Marine oder der Seearmements vorbehalten, und kann also vermög der — gedachten Bezirken verliehenen Allerhöchst landesfürstlichen Privilegien und Exemtionen, zum Landdienst, auf Flüssen und so nicht ohne eigene freiwillige Beistimmung verhalten werden." [2])

„Das k. k. Militär-Oberkommando" hatte aber „den Grundsatz" aufgestellt: „da diese Seeleute, welche sowohl im vorigen Türkenkrieg, in dem dermaligen französischen Kriege vom Militär für die k. k. Dienste angeworben [3]), assentirt, und mit der Kapitulation auf die Zeit des Krieges, dann mit der beim Militär allgemein kriegsgebräuchlichen Klausel zu Wasser und zu Land zu dienen, in Eid und Pflicht genommen worden" seien, „auch ohne Weiteres zum Landdienste verwendet werden könnten."

Nach langen Verhandlungen brachte das Triester Gouvernement endlich vor, „dass jene Matrosen, welche zu den Tschaiken verwendet werden sollen, meist verheirathet, im Littorale ansässig und für den Dienst auf den Tschaiken viel weniger als die Schiffleute auf der Kulpa, Sau und Donau" brauchbar seien [4]). Daraufhin gelangte an das Gubernium die Verordnung, „die armirte Marine-Mannschaft zu dem Tschaikendienst [5]) am Rhein nur anzuwerben, nicht aber mit Zwang gegen ihren

[1]) Hofkammer-Archiv, F. 111, Nr. 53 ex November 1795.

[2]) Hofkammer-Archiv, F. 111, Nr. 50/a, Littorale.

[3]) Dies bezieht sich auf jene Matrosen, welche vom Jahre 1793 ab für die Kriegsfahrzeuge angeworben und bei den wiederholt vorgenommenen Reduktionen theils beurlaubt, theils entlassen worden waren.

[4]) Kabinets-Archiv, Staatsrath 1796.

[5]) Die Bezeichnung „armirte Marinemannschaft" lässt schliessen, dass es sich um Matrosen handelte, die sich zur Dienstleistung auf den wenigen Kriegsschiffen verpflichtet hatten.

Willen zu verwenden, sondern im widrigen Fall zu entlassen“ [7]). Da eine gleiche Zuschrift an den Hofkriegsrath gelangt war, forderte dieser das Triester Gubernium auf, der Werbung von Matrosen für die Rheinarmee allen möglichen Vorschub zu leisten, den Leuten aber keinerlei Zwang anzuthun.[8]) Und so ward damals eine Prinzipienfrage entschieden, welche in der Gegenwart nicht mehr anerkannt werden kann, weil jeder k. k. Soldat: mag er dem Landheere oder der Kriegsmarine angehören, dort Dienste zu leisten hat, wo ihn der Befehl des Allerhöchsten Kriegsherrn beruft.

---

[7]) Hofkammer-Archiv, Littorale, Konvolut 50, Jänner 1796.

[8]) Kabinets-Archiv, Staatsrath, 1796.

XI.

Defensionsmassnahmen im Küstengebiete während des Jahres 1796.

Trügerisch war die Hoffnung auf Frieden nach dem gegen Ende des Jahres 1795 zwischen Frankreich und Oesterreich abgeschlossenen Waffenstillstande. Kaiser Franz II. vertraute noch dem Glücke der Waffen, und verhängnissreich wurde der erneuerte Kampf. Die Republik fasste den gigantischen Plan: mit der Maas- und Sambre-Armee vom Niederrhein her durch Franken; mit der Rhein-Armee durch Schwaben, und mit der italienischen Armee durch Piemont in der Lombardie an die Grenzen Oesterreichs vorzudringen und dem Kaiser in Wien das Gesetz zu diktiren.

Die Rheingegenden und Süddeutschland wurden der Schauplatz eines äusserst wechselvollen Waffenganges. Franz II. Bruder, Erzherzog Karl, war der Feldherrnstab anvertraut. So talentvoll auch der junge Prinz denselben zu führen wusste, fiel der Entgang von 25.000 Mann Kerntruppen, die unter Wurmser zur kaiserlichen Armee in Italien stossen mussten, doch zu schwer ins Gewicht, als dass Erzherzog Karl nicht der feindlichen Uebermacht hätte weichen müssen. Das neufränkische Heer drang durch die eroberten Pässe des Schwarzwaldes vor, bemächtigte sich alles Landes bis zum Lech, bedrohte Tirol und nahe bevorstehend schien die Vereinigung mit dem in Italien befehligenden General Buonaparte. Erzherzog Karl's kühne Bewegung gegen Teining rettete Oesterreich und Deutschland vor der drohenden Schmach.

So heldenmüthig auch die kaiserlichen Truppen in Italien kämpften, vermochte doch ihre Zähigkeit und Tapferkeit nicht den in republikanischem Geiste fanatisirten französischen Truppen, welche der junge, von Ehrgeiz glühende General Buonaparte führte, in der Länge Stand zu halten. Dieser verliess am 21. März die Hauptstadt Frankreichs in der Absicht, durch das Thal, welches die letzen Ausläufer der Alpen und die Apenninen scheidet, in Italien einzudringen und die österreichische von

der sardinischen Armee dadurch zu trennen, dass er die Kaiserlichen nöthigte, Mailand zu decken und die Piemontesen ihre Hauptstadt zu schützen.

Beaulieu, ein kaiserlicher General, welcher sich schon in früheren Feldzügen Ruhm erworben hatte, verliess in dem Momente, als er in Erfahrung brachte, dass die Armee der Republikaner sich anschicke, die Thore von Italien zu erbrechen, rasch Mailand, um Genua Hilfe zu bringen. Von Novi aus wurde die kaiserliche Macht in drei Korps getheilt, um den Feind rasch anzugreifen, und schon am 11. April fand die für Beaulieu unglücklich entschiedene Schlacht von Montenotte statt. Neue Kämpfe folgten am 13. zu Millesimo und am 14.—15. zu Dego, welche die Trennung der Piemontesen von den Kaiserlichen zur Folge hatten. Und dadurch waren die Strassen nach Turin und Mailand für Buonaparte offen. Dieser hatte am 23. den Tanaro überschritten und am 26. Cherasco erobert. In Folge dessen kam es am 28. zum Abschlusse eines Waffenstillstandes mit der piemontesischen Armee.

Da Buonaparte nur 10 Stunden weit von Turin stand, betrieb der König von Sardinien die Friedensunterhandlungen lebhaft und diese waren am 15. Mai von Erfolg gekrönt.

Nunmehr hatte der Feldherr der Republikaner blos die Kaiserlichen zu bekämpfen. Schon am 10. Mai fand der Kampf bei Lodi statt, und dieser war das Vorspiel zur Eroberung der Lombardie. In wenigen Tagen: fielen Pizzighettone, Cremona und alle grösseren Städte der Lombardie in die Gewalt der französischen Armee. Und so war denn eine der schönsten Provinzen Oesterreichs, nach welcher Frankreich schon vor Jahrhunderten gegeizt hatte, erobert, um als Republik eine ephemere Selbständigkeit zu erhalten. An dem Tage des Friedenschlusses mit Piemont, am 15. Mai, hielt Buonaparte seinen Einzug in Mailand.

Das Zentrum der Operationen an die Etsch zu verlegen und die Blokade von Mantua zu beginnen, war die nächste Sorge des republikanischen Feldherrn. Dessen Erfolge veranlassten den Hofkriegsrath, FM. Wurmser mit ansehnlichen Verstärkungen vom Rhein nach Italien zu beordern. Der französische Feldherr warf sich der Reihe nach auf die in die italienische Tiefebene debouchirenden Kolonnen Wurmser's, dieselben bei Salò, Lonato, Castiglione u. s. w. überwältigend. Dem kaiserlichen Befehlshaber gelang es erst am 13. September, sich mit einigen Truppen und Mundvorräthen nach Mantua zu werfen.

Ohne Säumniss ward eine neue Armee, von FZM. Baron Alvinczy nach Italien geführt, um Mantua zu entsetzen und dadurch die Befreiung der Lombardie von französischem Joche vorzubereiten. Ungeachtet Buonaparte in der dreitägigen Schlacht bei Arcole (15.—17. November) siegte, drang doch Alvinczy aus den Debouchéen Tirols, in die er sich hatte zurückziehen müssen, zu erneuertem Angriffe auf den Feind hervor. Aber auch jetzt blieb der Sieg den Republikanern, denn die Schlacht bei Rivoli und die Kämpfe bei S. Giorgio und an der Favorita waren zu Ungunsten der kaiserlichen Waffen entschieden worden.

Noch bevor man sich über das Drama klar war, welches sich auf italienischem Boden für die kaiserlichen Waffen abspielen sollte, hatte der Hofkriegsrath im Februar für den Fall der Bedrohung Triest's sowohl den General Henricy, als auch das Innerösterreichische General-Kommando angewiesen, die nöthigen Vertheidigungsanstalten zu treffen.[1]) Veranlassung dazu gab die vom grossbritannischen Consul in Triest verbreitete Nachricht: eine französische Eskadre segle gegen diese Hafenstadt. Allerdings hatte das französische Geschwader, welches bei Beginn des Jahres vor den griechischen Inseln kreuzte, seinen Cours mehr nach Westen gerichtet. Eine Absicht auf Triest liess sich mit einigem Grunde nicht folgern, denn schon im Dezember 1795 waren drei englische Linienschiffe, drei Fregatten und so viel kleinere Schiffe in das Griechische Meer gesegelt, und deren Erscheinen gegen Ende Jänner vor Smyrna stand ausser allem Zweifel.[2])

Ein bedingtes Gefühl der Beruhigung hielt im Seegebiete bis zum Mai an; denn man vertraute auf Englands navale Macht und hoffte den Sieg der kaiserlichen Waffen in Italien. Die Kunde von dem Verluste der Lombardie aber hatte die Möglichkeit der Plünderung und Terrorisirung durch die republikanischen Truppen um ein Bedeutendes näher gerückt. Dazu kam noch Ende Mai die Nachricht, „dass französische Korsaren auf dem Adriatischen Meere und sogar in der Nähe des Seehafens von Triest erscheinen“.[3])

---

[1]) Kriegs-Archiv, F. II, Nr. 3, Krieg in Italien 1796.

[2]) Bericht des Internuntius Baron Herbert aus Konstantinopel. (Hofkriegsräthliche Akten 1796.)

[3]) Note des Triester Guberniums vom 31. Mai 1796 an den Hofkriegsrath. (Kriegs-Archiv.)

Bei dem Ernste der Sachlage auf dem Kriegsschauplatze in Oberitalien kann es nicht befremden, dass alle nur irgendwie verfügbaren Truppen zusammengerafft und gegen den Feind geführt wurden. In Triest war nur ein kleines Detachement zurückgeblieben, und das Militär-Kommando lag in den Händen des Platz-Oberstlieutenants Grafen Anton von Attems. Dieser berichtete am 4. Juni: „in was für einer bedenklichen Lage sich sowohl Triest, als auch Friaul und Krain" befunden. „Aus den Ante-Akten" sei klar zu entnehmen, „dass die bisher bestandenen Defensionsanstalten gänzlich aufgelöset worden, mithin militärischerseits weder zu Wasser, noch zu Lande ein Widerstand geleistet werden" könne.[1]) Im ersten Momente liess das Gouvernement Anstalten treffen, um ein Kauffahrteischiff bewaffnen zu können, welches „die einheimische Merkantil-Schifffahrt schützen" sollte. Daran konnte der Gouverneur wohl nicht im Ernste gedacht haben; vermuthlich wollte er durch seine Anordnungen nur die Gemüther beruhigen,

Von Attems forderte der Gouverneur „unter eigener Verantwortung die Bewaffnung des Landvolkes," wonach ersterer sich genöthigt sah, die vorhandenen „1286 Feuergewehre alter Art bedingungsweise" auszufolgen. Auch die Aufbringung von Facchinis zur Bedienung der Artillerie war, so wie während des Türkenkrieges 1788—1789, geplant. All' dem entgegnete der Platz-Kommandant, dass „sich auf die Vertheidigung des blossen Landvolkes gar nicht zu verlassen, alle Defensionsanstalten zu Wasser und zu Lande (auf des Gouverneurs unausgesetztes Drängen) eingegangen" seien, „die Sicherheit des ärarischen Gutes nur allein der Augenmerk des wenigen in Triest befindlichen Militärs sein könne". Zu solcher Sprache war Attems um so mehr berechtigt, als in Triest „beträchtliche Munitions- und Artillerievorräthe aufgespeichert" lagen und vor Allem geborgen werden mussten. Dazu nöthigte die Situation, denn Anfangs Juni hatten die Franzosen „den Weg gegen Verona genommen und die Chiusa besetzt".[2]) Von da aus konnten sie entweder nach Friaul oder über Pontafel in Kärnten eindringen, und in beiden Fällen war das Seegebiet verloren.

Gleich trostlos war die Aussicht auf der Meeresseite. Rücksichtlich der Seeschifffahrt hatte wohl der k. k. Botschafter in Venedig, Graf Breuner, bei dem Senate Schritte gethan. Dieser hatte zugesagt: „denen

---

[1]) Hofkriegsräthliche Akten, F. VI, Nr.7, Krieg in Italien 1796.

[2]) Bericht an das Militär-Kommando in Klagenfurt vom 6. Juni 1796, Kriegs-Archiv, F.VI, Nr. 7, Krieg in Italien.

Seebehörden Ordres gegen die französischen Kapers" ertheilen zu wollen. Diesbezüglich bemerkte aber der Minister Graf Thugut, dass „auf diese Zusicherung der Venetianer nicht Zutrauen gesetzt werden" könne. [1])

Zu jener Zeit gelangten zahlreiche Privatbriefe und Estafetten nach Wien, deren Inhalt sich kurz folgendermassen zum Ausdrucke bringen lässt: Da gar keine Vertheidigungsanstalten getroffen wurden, seien nicht nur alle Handlungsgeschäfte und Zahlungen gänzlich eingestellt, sondern auch die Waaren im Werthe von vielen Millionen zur See nach Ragusa, Korfu und Zante gebracht worden. [2])

Eine in Wien bei der Hofstelle zusammengetretene Kommission hatte bezüglich des Vertheidigungswesens im Seegebiete erklärt, dass, „nachdem die See ohnehin nicht von Triest aus vertheidigt werden" könne, „nur auf die Vertheidigung des Küstenlandes das Augenmerk zu richten" sei. Es sollte blos „die Landmiliz von 2000 Köpfen und mehr" auf den „ersten Wink" bereit gehalten werden [3]), da man von Seite des Hofkriegsrathes die nöthigen Massnahmen erwartete.

Nun hatte Generalmajor Specht den schwierigen Auftrag erhalten, mit geringer Truppenzahl das ganze Littorale zu sichern. Er sollte „mit sieben Divisions der kroatischen Kantons und zwei Invaliden-Kompagnien" von Zengg bis an die Grenze von Kärnten eine Linie besetzen und decken, welche „beinahe 50 Stunden weit" ausgedehnt war; abgesehen davon, dass für Triest eine Garnison von fünf Divisionen beansprucht wurde.

Ende Juni war Specht mit der letzten Division des kroatischen Bataillons in Triest eingerückt und hatte die Besetzung des Küstengebietes dem Obersten Scherz und dem Oberstwachtmeister von Siegenfeld übertragen. [4]) Letzterer befehligte in der Strecke von Zaule bis S. Giovanni di Duino, während Scherz im ungarischen Littorale die Defension leitete. Kaum waren diese dürftigen Massnahmen getroffen, als am 30. Juni die Nachricht von dem Einmarsche eines französischen Korps in

---

[1]) Diplomatische Aktenstücke, Nota an den obersten Direktorial-Minister Grafen Lazansky vom 9. Juni 1796, Hofkriegsräthliche Akten.

[2]) „Das Merkantil-Interesse" war bis „auf 24% gestiegen". (Kriegs-Archiv, F. VI, Nr. 17.)

[3]) Hofkriegsräthliche Akten, F. 7, Nr. 1, 1796, Krieg in Italien.

[4]) Bericht des G. Specht an den Hofkriegsrath, Kriegs-Archiv, F. VII. Nr. 22, 1796, Krieg in Italien.

Ancona [1]) die Besorgnisse in Triest derart steigerte, dass der Kommandirende in Inner-Oesterreich, Feldzeugmeister Graf von Colloredo, genöthigt war, persönlich an Ort und Stelle den Defensionsplan zu entwerfen.

An Geschütz waren in Triest 66 Kanonen mit brauchbaren, 10 mit unbrauchbaren und 4 ohne Laffeten vorhanden; davon wurden dotirt mit:

	Kanonen
Batterie Nr. 1 „Dolceti Mandria"	3
„ „ 2 „St. Andre"	3
„ „ 3 „Conte Voinovich"	4
„ „ 4 „bei Bürger Franco"	3
„ „ 5 „Alt-Lazareth"	30
„ „ 6 „Bürgerliche Batterie"	6
„ „ 7 „Carlo Molo"	2
„ „ 8 „beim neuen Lazareth"	3
„ „ 9 „beim neuen Lazareth"	3
„ „ 10 „Neu-Lazareth"	10
„ „ 11 „Baganý Mandria"	3
„Noch unplacirt, in Reserve"	6
in Summe	76

Zu Fiume:

„Batterie Nr. 2	6
„ „ 4	4
in Reserve"	6
in Summe	16

Zu Porto Rè:

„Hauptbatterie"	4

Zur Geschützbedienung waren verfügbar: 1 Hauptmann, 2 Oberoffiziere, 1 Feldwebel, 8 Korporale, 113 Mann von der Artillerie; 1 Offizier, 2 Korporale, 43 Gemeine von der Grenz-Artillerie; 1 Offizier, 2 Korporale, 43 Gemeine von der Infanterie als Handlanger, endlich 550 Handlanger vom Civile (Facchini). [2])

Die Dislokation der Infanterie und deren, sowie der Landmiliz Verwendung für den Fall eines Alarmes hatte Colloredo folgendermassen festgesetzt.

---

[1]) Kriegs-Archiv, F. VII, Nr. 23, 1796, Krieg in Italien.

[2]) Hofkriegsräthliche Akten F. VII, Nr. 25, 1796, Krieg in Italien.

Zusammengesetztes Karlstädter Defensions-Bataillon = 1⅓ Bataillon

Truppenkörper	Kompagnien	Zahl der Präsenten Mann	Bequartierung Ort	Posten	Hatten bei einem Alarm zu besetzen	Landmiliz und die ihnen zur Vertheidigung angewiesenen Posten	Zahl der Landmiliz
	1	227	Czirquenicza, Kosliack, Porto-Rè, Podczebail, Szucheniza, Martinschiza.	Bei Porto Rè, dann bei dem kleinen Hafen von Jablenicka und auf der Strasse nach Fiume.	Vor denen Posten an die See, besonders aber nach Porto-Rè und auf die Ponta Ostra, dann ein Theil nach Szelcze.	Nach Czirquenicza, Berg St. Elena, Punta d'Ostra, Hafen von Porto-Rè, Anhöhe des Berges Podczebail, Porto Passo. Gyurkowa, Martinschizza und Szucheniza.	320
	1	227	Szelcze, Valle Draga, Urini, Buccari.	Bei dem Hafen von Gyurkowa und Porto Passo, dann auf der Karoliner Strasse.		Auf den Anhöhen zwischen Jablenichko, auf der nach Fiume führenden Strasse und unter dem Hause Bona.	280
	4	916	In den Kasernen und im Lazaret zu Fiume.	2 Pikete gegen Volosca und den Garnisonsdienst.	2 Kompagnien zwischen der Kapuziner-Batterie, auf dem Schiffbauplatz, Fiumaner Brücke und zum Meeresufer. 2 Kompagnien auf der Anhöhe Ponsal, auf dem Kreuzwege bei Vescicza, Ex. Augustiner Weingarten und Lazareth-Hafen.	An der Zucker-Comp. Pollade, an Sasso Bianco. Am Meeresufer vor dem Gubernialhause, vor der griechischen Kirche bis zum Gubernialhause, bei dem neuen Staro-Gebäude, Kalvarien-Berg und Zagrad.	1200
	1	229	Lippa, Castua.	Lippa, Castua und an der Küste gegen Volosca.	Castua.	Castua, Ponte di Draga, auf dem Weg vor Castua und Niclaus-Mühle.	340
	1	215	Volosca, S. Giacomo, Ika, Pecharowa, St. Johann, (S. Giovanni.)	Volosca, S. Giacomo an der Meeresküste und Bersetz.	Bersetz und Lippa.	Zu den vom Militär besetzten Posten, dann Colloba, Izichi, Medvea, St. Elena und Bombacher-Mühle.	360

Truppenkörper	Kompagnien	Zahl der Präsenten Mann	Bequartierung Ort	Posten	Hatten bei einem Allarm zu besetzen	Landmiliz und die ihnen zur Vertheidigung angewiesenen Posten	Zahl der Landmiliz
Zusammengesetztes Karlstädter Defensions-Bataillon = 1 Bataillon	2	436	Ritzmanne, Loog, Sabresez, Borst, Dollina, Boliunz, Servola.	Bei der Brücke von Zaule, am Fuss und der Höhe des Berges Pantaleon, zu St. Sava und Servola, bei den Allarmstangen, an dem Weg vom Kastell, an dem Berg vom Pulverthurm, bei der Batterie 1, 2 und 3.	Der Rest der Pikete nach Ritzmanne und St. Andrea.	Auf dem Damm bei den Salinen, auf der Bahn des Berges Pantaleon, links von St. Sabba, vorwärts des Berges Servola und der Salinen, in der Bucht links und in der Mitte von Desiella, bei der 1. Batterie.	780
	2	436	Proseco, Opschina, St. Croce, Contovello.	Auf der Ponta Grignana, bei der 5. Allarmstange in der Bucht beim Minoriten-Kloster, vor Grigniana, zu St. Croce, bei der 6. Allarmstange zu Sebastiana.	Der Rest zwischen Contovello und Proseco, zu Duino im Schloss und zur 7. Allarmstange.	Links und rechts vor Bartolomeo, rechts vom Weg nach Contovello. Bei der Punta Ebrea, links und rechts vom Kloster Grignian, bei der Kapelle St. Primus, unterhalb St. Croce, zu Sebastiana an der Bucht.	875
	2	468	Proseco, Duino, Jamiana, Medeazza, Praprod, Sluina, Visoule, Nabresina.	Auf dem Berge Brattina, auf dem Friedhof St. Johann.	Zu dem Duiner Hafen und 1 Kompagnie auf den Galgenberg hinter St. Johann an der Hauptstrasse nach Görz.	Zu Duino beim Hafen zum Thiergarten, auf dem Berg Brattina, bei der Ueberfuhr zu St. Johann.	345
3. Bataillon Samuel Gyulay (war zur Armee in Italien bestimmt und nur temporär zur Dienstleistung)	6	976	Triest in der Kaserne.	Vor Triest zur 4. Batterie, auf dem grossen St. Maria-Theresia-Molo, links der Brücke vor dem Lazzaretto nuovo (neuen Lazareth), bei der 11. und	1 Kompagnie hinter dem Strahlendorf-schen Haus zur Unterstützung des St. Maria-Theresia-Molo, 1 Compagnie auf dem Platze bei der rothen Brücke, 1 Kompagnie hinter dem	⁄.	⁄.

Truppenkörper	Kompagnien	Zahl der Präsenten Mann	Bequartierung Ort	Posten	Hatten bei einem Allarm zu besetzen	Landmiliz und die ihnen zur Vertheidigung angewiesenen Posten	Zahl der Landmiliz
3. Bataillon Samuel Gyulay (war zur Armee in Italien bestimmt und nur temporär zur Dienstleistung)	6	976	Triest in der Kaserne.	letzten Batterie, bei der 4. Allarmstange, zu St. Bartolomeo zur Deckung der Bucht, dann die Garnisonswachen.	Schlachthaus, 1 Compagnie in der Batterie des neuen Lazareths, 1 Kompagnie rückwärts des neuen Lazareths auf der Höhe, über welche der Weg von St. Bartholomeo führt, 1 Kompagnie, bei der Kaserne als Reserve.		
Vom Invaliden-Garnisons-Bataillon	1	132	Vilesse, Ruda, S. Nicolo.	Zu Violla, beim Kolonnenhause Coluzza, in Eandian, zu Aquileja.	Vilesse, Ruda, S. Nicolo.	Am rechten Ufer der Anfora, zwischen Anfora und Aussa, rechts davon bis zum linken Ufer der Anfora, an Eck des Isnitz, des Mondina-Flusses. (Anfora westlich von Aquileja und mündet als Canal Anfora östlich von der Aussa direkt ins Meer. — Mondina zwischen Tiel und Isonzo[Isnitz].)	50
	1	87	Gradiska.	Sagrado-Doberdo zur Allarmstange.	Gradiska.	Im Aquilejaer Distrikt am linken Ufer des Tiel-Flusses bis zur Schleusse. (Tiel-Fluss entspringt nord-östlich von Aquileja, fliesst zumeist parallel mit dem Isonzo und verliert sich in den Kanälen und Sümpfen des Aquilejaer Gebietes.)	100
Invaliden	1	100	Gradiska.	Gradiska.	Gradiska.		
Zusammengesetztes Banater Grenz-Bat.	1	444	Romans.	An den Weg nach Versa, links gegen Fluss Tore, an den Weg von Palmanova u. gegen Viscon.	Zu Vilesse.	Die Strecke von Vilesse.	100
	1		Mariana.				

Truppenkörper	Kompagnien	Zahl der Präsenten Mann	Bequartierung Ort	Posten	Hatten bei einem Allarm zu besetzen	Landmiliz und die ihnen zur Vertheidigung angewiesenen Posten	Zahl der Landmiliz
Zusammengesetztes Banater Grenz-Bataillon	1	446	Cormons.	Vorwärts gegen Brazzano an der Brücke, ausserhalb Borgnano, auf dem Kalvarien-Berge bei der Allarmstange an der Strasse bei Copriva.	Auf der Fläche Cormons, Kalvarien-Berg nord-westlich von Görz am rechten Ufer des Isonzo und östlich von Mossa.	Fläche von Cormons.	30
	1		Mossa und Spessa.				
	2	443	Görz.	Garnisonsdienst.	Hinter dem Vipp-Bach bei Merna abwärts bis Rubia, bei beiden Brücken.	Versammeln sich zu Merna.	100
Reserve-Division Reisky	2	334	Görz.	Garnisonsdienst.	Zur Isnic-Brücke, zur Ueberfuhr, zur Besetzung der Furten unterhalb der Ueberfuhr. (Die Brücke liegt nord-westlich, die Ueberfuhr süd-westlich, und die obgenannten Furten süd-süd-westlich von Görz und führen über den Isonzo [Isnić].)	Zur Besetzung der Furten.	50

Anmerkung. Die in der Karte nicht bezeichneten Orte sind weder in den alten noch neuen Kartenwerken auffindbar.

War in dem Landheere das Zerstreuungssystem fest eingewurzelt, so darf es durchaus nicht befremden, dass auch in Bezug auf Seetaktik ein ähnliches Princip zum herrschenden wurde. Die Lancie cannoniere, in deren grosser Zahl und Vertheilung entlang einer verhältnissmässig weit ausgedehnten Seeküste man alles Heil für das Littorale suchte, repräsentiren gewissermassen das damals übliche Cordonssystem.

Da aus den vorhergehenden Abschnitten zur Genüge hervorgeht, dass die leitenden Gedanken für das Kriegsmarinewesen stets nur von

der Kommerzial-Behörde ausgingen, so ist es begreiflich, dass die für das Landheer adoptirten Grundsätze der Taktik unwillkürlich auch auf das Seearmement Anwendung finden konnten.

Im Jahre 1796 beantragte FZM. Graf Colloredo zur Deckung des deutschen und hungarischen Littorale „sämmtliche 16 Lancien[1]) zur gehörigen Abrichtung der Marine-Mannschaft sogleich auszurüsten". Aus Ersparungsrücksichten sollten jedoch acht Lancien blos mit der halben, die übrigen mit zwei Drittheilen jener Bemannung (einschliesslich der Patrons und Vice-Patrons) versehen werden, welche für den Kriegsfuss systemisirt war.

Für Triest liess sich ein Turnus in der Abrichtung der Equipage einführen. Gleiches konnte aber nicht in Fiume geschehen, „weil im hungarischen Littorale wenige Matrosen vorhanden" waren, „und von daher auf die Ergänzung der Marine-Mannschaft niemals viel Rechnung gemacht werden" durfte. Darum beschloss die Kommission, aus dem Truppenstande Leute zum Seedienste heranzuziehen, und General Specht erhielt den Auftrag „die geschickteren, der Wasserfahrt kundigen Soldaten auszuwählen."[2])

Ausser den Lancie cannoniere waren aber noch „zwo Feluken und zwo Chebequen" vorhanden, deren Veräusserung das Gouvernement abermals aus dem Grunde befürwortete, „weil sie wegen ihrer seichten Bauart bei ungestümer See zu keinem mühlichen Dienst verwendet werden mögen."

Es sollte eine Brazzera für den Kundschaftsdienst gemiethet werden. Gegen diese Absicht erhob Major Simpson aus dem Grunde Protest, weil derlei Fahrzeuge nicht immer im Triester Hafen zu finden waren, und gerade jene Schiffe, welche weiter in See gehen mussten, einer geübten und verlässlichen Equipage bedurften. Der Marine-Kommandant forderte die Beibehaltung der beiden Felucken, deren sofortige Bemannung[3])

---

[1]) Hieraus ist z. B. zu entnehmen, dass diese Anzahl vorhanden war, doch lässt sich nicht feststellen, wo sie bei der Reduktion in den Vorjahren aufbewahrt wurden.

[2]) In der Kommission wurde bestimmt „dem gemeinen Mann nebst seiner Militärverpflegung an den Exerziertagen 17 kr. täglich, wiebald er aber zu dem einstweiligen Dienst der Marine zugetheilt werde, nebst seiner Löhnung à 5 kr. und Brotgeld à 2 kr. eine tägliche Zulage von 26 kr. zu verabreichen und ihn nach der Kategorie der Matrosen II. Klasse gleich zu halten.

[3]) Welche Ansicht der Triester Gouverneur bezüglich der Aufbringung der Equipage hatte, zeigt folgende Stelle aus dem von ihm abgegebenem Votum: „die zur Ergänzung der vollständigen Bemannung der bewaffneten Fahrzeuge alsdann noch abgängigen

(je 14 Matrosen mit Inbegriff der Patrons und Vice-Patrons) und die Systemisirung von noch 2 Offizieren.[1]) All' dies wurde zugestanden und der Status der Kriegsmarine folgendermassen festgesetzt:

	Gehalt fl.	Gehalt kr.	Monatlich Kostgeld fl.	Monatlich Kostgeld kr.	Summe fl.	Summe kr.
Stab.						
1 Major und Marine-Kommandant . .	83	20	8	30	91	50
3 Marine-Schreiber à 20 fl.	60	.	25	30	85	30
1 Chirurgus à 15 fl.	15	.	8	30	23	30
16 Lancie cannoniere à $^2/_3$ und $^1/_2$ Equipage.						
1 Kapitän mit Oberlieutenants-Gebühr	40	.	8	30	48	30
4 Oberlieutenants a 40 fl.	160	.	34	.	194	.
2 Unterlieutenants à 35 fl.	70	.	17	.	87	.
1 Dispensair à 15 fl.	15	.	8	30	23	30
16 Patrons à 15 fl.	240	.	136	.	376	.
16 Vice-Patrons à 12 fl.	192	.	136	.	328	.
112 Matrosen I. Klasse	1120	.	952	.	2072	.
136 „ II. „	1088	.	1156	.	2244	.
2 Felucken mit $^2/_3$ Equipage.						
2 Patrons à 15 fl.	30	.	17	.	47	.
2 Vice-Patrons à 12 fl.	24	.	17	.	41	.
4 Matrosen I. Klasse à 10 fl.	40	.	34	.	74	.
20 „ II. „ à 8 fl.	160	.	170	.	330	.
Pauschalgeld für alle Schiffe	.	.	.	.	180	.
			Summe[2])		6245	50

Neue Verlegenheiten im Littorale bereitete der Allianztraktakt Frankreichs mit Spanien, welcher ausdrücklich gegen England gerichtet war.[3]) Im Triester Hafen lagen die spanischen Linienschiffe „Migno" und „Astuto" von je 60 Kanonen und 380 Mann Equipage, und die Fregatte

Leute, mittelst der in anderen Staaten üblichen Presse der Matrosen geschwind beigeschafft werden möchten".

[1]) Kommissions-Protokoll vom 26. Juli 1796. (Hofkriegsräthliche Akten.)

[2]) Kriegs-Archiv, F. VII, Nr. 25, 1796, Krieg in Italien.

[3]) Wurde zu S. Ildefonso am 20. August 1796 abgeschlossen. Die förmliche Kriegserklärung Spaniens erfolgte am 5. Oktober.

„S. Rosa" von 40 Kanonen und 240 Mann Equipage vor Anker.[1]) Gleiches war der Fall bezüglich der englischen Fregatten „L'Uttile", Kapitän Karl Lidiano, ferner „Beterell" von 24 Kanonen, 130 Mann Equipage, Kapitän Bartolomäus James." Bald erschienen von Korsika nach einer Reise von 16 Tagen noch die englischen Fregatten: „l'Aigle" oder „Aquila" von 38 Kanonen, 274 Mann Equipage, Eskadre-Kommandant Tyler; „Boston", 32 Kanonen, 220 Mann Equipage, Kapitän Morris und „Flora", 36 Kanonen, 264 Mann Equipage, Kapitän Middleton.[2]) Diese Eskadre wollte das Auslaufen der Spanier verhindern. Es war für das Triester Gouvernement schwierig, das eigene Ansehen zu behaupten und dabei nicht einen Schritt zu thun, welcher einer Beleidigung Englands oder Spaniens gleichkam. Hatte die Kriegserklärung bereits stattgefunden (was aber nach Obigem noch nicht der Fall gewesen), so waren die spanischen Kriegsschiffe, wenn nicht schon im Golfe von Triest, doch unfehlbar an Siciliens Küste oder bei Gibraltar eine Beute der Engländer; denn die in Triest vor Anker liegende Eskadre dieser Macht hatte das Recht, 24 Stunden nach dem Auslaufen der Spanier die Jagd zu beginnen.

Auf die wiederholten dringenden Anfragen erhielt Graf Brigido aus Wien den Bescheid, dass die drei englischen Kriegsfahrzeuge bestimmt seien, von der Mündung des Po bis Ancona zu kreuzen, die Versendung der Transporte zur Verpflegung der k. k. Armee in Italien zu decken und überhaupt „zu allen Unternehmungen mitzuwirken, welche zum Fortgang und zur Unterstützung der k. k. Kriegsoperationen in Italien dienlich erachtet werden".[3])

Noch im September 1796 machte FML. Quosdanovich aufmerksam, dass die drei im Triester Hafen vor Anker liegenden spanischen Kriegsschiffe, falls sie den Winter hindurch im Littorale blieben, der kaiserlichen Regierung arge Verlegenheiten bereiten könnten. Doch versicherte „der spanische Konsul dem Gouverneur von Triest, es werde zwischen Spanien und England nicht zum Bruche kommen". Letzteres traf aber gerade zu dieser Zeit Massnahmen, welche durchaus nicht geeignet waren, die Worte des spanischen Diplomaten zu bestätigen. „Auf Befehl des

---

[1]) Kriegs-Archiv, Feldakten 1797, F. VI, Nr. ad 8.

[2]) Bericht des Triester Gouvernements vom 7. September 1796, Hofkriegsräthliche Akten, F. IX, Nr. 13.

[3]) Note des Grafen Thugut an den Hofkriegsrath, Kriegs-Archiv, Krieg in Italien, 1796, Feldakten.

englischen Ministers in Venedig" waren im September „die zu Triest angekommenen englischen Fregatten wieder abgesegelt". Selbe gingen an den Po-Mündungen vor Anker, „um von da Nichts herauszulassen".

Bei dem Gefühle der Unsicherheit, welches im erbländischen Küstengebiete herrschte, erhielt das Gouvernement von Triest den Auftrag, bei dem englischen Konsul in Triest zu erwirken, dass „von den sechs im Adriatischen Meere befindlichen englischen Fregatten immer nur drei auf Kreuzung auslaufen, die übrigen aber zur Sicherheit von Triest zurückbleiben". [1])

Hegten auch manche Staatsmänner grosse Hoffnungen auf Englands Hilfe, so hatte es doch nicht an Persönlichkeiten gefehlt, die klar sahen und den Muth besassen, ihren Gedanken durch Worte Ausdruck zu verleihen. So z. B. äusserte sich Hofrath Eger in dem im Juli 1796 zusammengetretenen Staatsrathe folgendermassen: „Englands scheinbare Hilfe kam von jeher dem Erzhause Oesterreich theuer zu stehen; immer war die Folge davon der Verlust einer oder der anderen Provinz. Dem sind in französischer Sprache die folgenden Worte beigefügt: „On ne peut compter sur l'amitié de l'Angleterre, qu'en tant qu'elle influa avantageusement sur ses vues de commerce; on sait d'ancienne date, que cette nation marchande consulta plutôt les calculateurs du profit, que la situation politique des Etats entre eux." [2])

Ungeachtet der äusserst kritischen Situation beantragte der Triester Gouverneur neuerdings die Reduzirung des ohnehin minimen Seearmements. Er berichtete, dass „es bei gegenwärtig geändertem Kriegsglück von der Bewaffnuug der zur Vertheidigung des Triester Hafens bestimmten, aber noch nicht armirten Kanonier-Barken wieder abkommen solle; dass die im Protokolle vom 26. Juli bestimmten zwei Seeoffiziere und der Schiffsschreiber entbehrlich" würden; „dass man die auf den Kriegsfuss gesetzte Marine-Mannschaft wieder reduziren solle," endlich dass „man gedenke, auf alle Fälle eine Felucke mit 14 Mann ausgerüstet zu lassen, wo dann der ganze Seevertheidigungsstand blos auf 2779 fl. 40 kr. monatlich zu stehen kommen würde." [3]) Es waren beantragt:

---

[1]) Kabinets-Archiv, Lacy'sche Akten 1796. Oktober.

[2]) Kabinets-Archiv, Lacy'sche Akten, 1796.

[3]) Hofkammer-Archiv F. 111, Nr. 2925.

		Patron	Vize-Patron	Matrose I. Classe	Matrose II. Classe	Summe
Für Triest:						
1 Major-Kommandant		—	—	—	—	1
1 Oberlieutenant		—	—	—	—	1
1 Chirurg		—	—	—	—	1
1 Schiffsschreiber		—	—	—	—	1
Lancie cannoniere.	Ercole	1	1	11	3	16
	Centauro	1	1	9	3	14
	Aquila	1	1	9	2	13
	India	1	1	11	2	15
	Pegaso	—	1	8	3	12
Für Fiume:						
1 Kapitän		—	—	—	—	1
1 Schreiber		—	—	—	—	1
Lancie cannoniere	Dragone	1	1	7	1	10
	Cetta	1	1	5	3	10
					Summe	96

Angenommen, der Gouverneur rechnete auf Grossbritanniens navalen Schutz, musste er doch von dem ausgedehnten Freibeuterwesen Frankreichs, welches sogar den Handel Englands arg schädigte, Kenntniss haben. Dass dies der Fall war, beweisen die im Hofkammer-Archive (F 111) erliegenden diplomatischen Aktenstücke, welche das Triester Gouvernement verständigten, wie unsicher sogar der Eingang in die Dardanellen sei und die zahlreichen französischen Kaper „jedes Fahrzeug hinwegnehmen". Der Schlüssel zu den fortwährenden Reduktionsbestrebungen dürfte in dem „vom k. k. Marine-Kommandanten Major Simpson" auch 1796 officiell abgegebenen Gutachten zu suchen sein. Dasselbe lautete dahin, dass „der eine Theil der vorhandenen Kriegsfahrzeuge bei stürmischer Witterung und zur Winterszeit absolut nicht verwendbar" sei, „der andere aber es nur dann" gestatte, „sich in die See zu wagen, wenn sehr günstige Witterung und Windstille" herrsche. Am Schlusse des Schriftstückes ist bemerkt, dass aus den angeführten Gründen das vorhandene navale Materiale selbst zur Hafenvertheidigung nicht geeignet sei. Und eben darum wollte der Gouverneur durch die Auflassung der unbrauchbaren Kriegsmarine der Möglichkeit einer Katastrophe ausweichen, für die er allein zur Verantwortung hätte gezogen werden

müssen. Er strebte es an, „gedachte Fahrzeuge ganz zu entfernen und die darauf befindliche Mannschaft sammt Officiers dergestalt zu entlassen, dass von den letzteren nebst dem Kommandanten Georg Simpson nur der Kapitän Andreas Conning und noch ein Offizier in Triest, dann der Kapitän Andreas Simpson in Fiume noch einstweilen beibehalten würden". [1])

Insoferne hielt sich das Triester Gouvernement ein Hinterpförtlein offen, als es am Schlusse des Vortrages bemerkte: „alle diese Veranstaltungen gedenkt aber der Gouverneur wegen der erst später eingetroffenen üblen Nachrichten aus Italien zu verschieben, bis einmal die wahrscheinlichere Dauer des Waffenglückes dieselbe anräth". [2])

Major Simpson hatte zu Defensionszwecken die Miethung von Merkantilfahrzeugen vorgeschlagen, und gegen Ende des Jahres 1796 mussten sich die Angehörigen des Seegebietes durch Selbsthilfe des Feindes zu erwehren suchen.

Dem Grafen Brigido erübrigte eben Nichts, als die Armirung der österreichischen Kauffahrer auf ihre eigene Rechnung möglichst zu unterstützen. In Folge diesbezüglicher Vorschläge hatte es das „italienische Armee-Kommando dem Triester Gouvernement überlassen, zur Ausrüstung der Kaperschiffe gegen die feindlichen Korsaren „Lettres de marque" auszufolgen. Einverständlich mit dem Brigadier zu Triest, Freiherrn von Pittoni, wurde „in dem dortigen Zeitungsblatte" ein Zirkular veröffentlicht, um diejenigen inländischen Schiffseigenthümer, welche zur Armirung von Fahrzeugen Lust hatten und sich ausweisen konnten, eine wahrscheinlich wirksame Ausrüstung zu Stande zu bringen", zur Anmeldung anzueifern.

Zur Regelung des österreichischen Kaperwesens hatte das italienische Armee-Kommando Folgendes festgesetzt. Jenen Seefahrern, welche aus eigenen Mitteln Kaperschiffe auszurüsten vermochten und die sich verbindlich machten, „von allen guten Prisen dem Marinefund fünf procente abzuführen", sollten die Kaperbriefe ausgefolgt werden. Ferner wurde eine Admiralitäts-Kommission zusammengesetzt, bei welcher

---

[1]) Hofkammer-Archiv, F. 111, Littorale.

[2]) Wir sehen, dass das Triester Gouvernement den Ernst der Sachlage kannte; dies geht daraus hervor, dass „Graf Brigido die vorzüglichsten Akten" schon im September „nach Fiume gesendet". Da aber auch dieses in Gefahr schien, sollten Vorkehrungen getroffen werden, die dem Volumen nach beträchtlichen Massen von Papier zum Theil nach Karlstadt per Achse, zum Theil per mare nach Zengg bringen zu lassen. (Kabinets-Archiv, staatsräthliche Akten von 1796.)

der Triester Gouverneur zu präsidiren hatte, und die aus einem Gubernialrath, einem Militär-Beisitzer, zwei Gerichtspersonen und einigen Personen vom Handelsstande" bestehen sollte. Diese Kommission hatte nicht nur über die Giltigkeit der Kaperbriefe, sondern auch über die Giltigkeit und Richtigkeit der gemachten Prisen zu urtheilen und überhaupt das ganze Kapergeschäft so lange fortdauern zu lassen, als es die Umstände" erforderten.[3])

---

[3]) Hofkammer-Archiv, F. 111, Littorale.

XII.

Der temporäre Verlust Triest's 1797 und der Friede von Campo Formio.

Ungebeugt durch die für Oesterreichs Waffen empfindlichen Unfälle während des Jahres 1796 in Oberitalien, beschloss Kaiser Franz II. neuerdings gegen Frankreich in den Kampf zu treten. Wohl waren die Erblande der Erschöpfung nahe, und nur zur Noth konnte eine Ersatzarmee aufgebracht werden.

Wie im vorhergehenden Abschnitte erwähnt, hatte der jugendliche Erzherzog Karl 1796 mit Glück gegen die Republikaner am Rheinstrome den Kampf geführt. Eben als er im Begriffe stand, von Deutschland aus in Frankreich einzufallen, berief ihn des kaiserlichen Bruders Befehl nach Oberitalien, damit er die Erblande von dem gefährlichsten Gegner befreie. [1])

Aber die Armee, welche der Prinz am Südfusse der Alpen zum Siege führen sollte, zählte kaum 33.000 Mann, während Buonaparte über 70.000 Mann verfügte. Auch bei völliger Ebenbürtigkeit der Feldherren muss sich schon dem physischen Gesetze nach das Kriegsglück Demjenigen zuwenden, welcher das mehr als zweifache Gewicht in die Wagschale zu werfen vermag. Der französische Feldherr stand überdies an der Spitze siegestrunkener, begeisterter Schaaren, während Erzherzog Karl Streitmassen befehligte, die zum Theil unter dem moralischen Drucke der jüngsten Niederlagen litten, zum Theil Neulinge im Kriegswesen waren.

---

[1]) Der Prinz war am 10. Februar über Udine bei der kaiserlichen Armee in Italien eingetroffen.

Schon im Jänner konnte man im Triester Gebiete sich über die Absicht Buonaparte's: in der Ebene des Venetianischen vorzudringen, keiner Täuschung mehr hingeben. Ja es wurde die Bedrohung der Hafenstadt von der Seeseite aus ernstlich befürchtet, denn man brachte damit Augereaus' Anwesenheit in Venedig in Zusammenhang. Es verbreitete sich alsbald das Gerücht, dieser französische General habe vom Senate „Schiffe und freie Seefahrt gefordert". Die Ausbreitung der republikanischen Truppen gegen Treviso u. s. w., sowie die Unmöglichkeit, deren Vorrücken über die Piave und den Tagliamento zu verhindern, liess die Invasion des Triester Gebietes als nahe bevorstehend erscheinen. Darum traf der Gouverneur am 25. Jänner Anstalten, die wichtigeren Archive nach Fiume per mare, die Kassen und sonstigen Werthsachen nach Steiermark senden zu können. [1])

Wesentlich erhöht wurde das Peinliche der Lage durch den Umstand, dass die drei genannten spanischen Kriegsschiffe noch immer im Triester Hafen vor Anker lagen. Mit einigem Rechte befürchtete der Platzoberstlieutenant Graf Attems, dass, im Falle die Franzosen mit Hilfe der venetianischen Fahrzeuge eine Diversion gegen Triest unternehmen würden, die Möglichkeit nicht ausgeschlossen sei, die Franzosen könnten „sich der spanischen Schiffe entweder nach geheimem Einverständnisse oder mit Gewalt bemächtigen. [2]) Diesbezüglich erfolgten verschiedene Anträge, und jener, welcher auf die sofortige Desarmirung der Spanier abzielte, wurde von Seite des Hofkriegsrathes verworfen, „indem sich dadurch der Allerhöchste Hof in Anbetracht des spanischen in eine bedenkliche Verlegenheit setzen würde".

Wenngleich keine Dokumente vorliegen, lässt sich doch mit Gewissheit annehmen, dass ungeachtet der äusserst bedrängten Lage Oesterreichs die oberste Militärbehörde schon vor oder mindestens bei Beginn des Jahres 1797 dringend die Errichtung einer Kriegsmarine gefordert hatte. Aus den Hofkammerakten ist nämlich nachweisbar,[3]) dass der Kriegskommissär Bonuomo am 27. Februar einen Entwurf für den Personalstand der Kriegsmarine und deren Eintheilung vorlegen musste. Und zwar hatte derselbe beantragt:

---

[1]) Hofkriegsräthliche Akten, F. I, Nr. 28, 1797, Krieg in Italien.

[2]) Diesfalls bemerkte Attems: „Es ist kein Geheimniss, dass Spanien mit Frankreich einen Allianztraktat, zwar nicht wider Oesterreich, doch wider England abgeschlossen habe, welches für die Franzosen hinlänglich ist, sich des Rechtes wegen Verwendung der spanischen Schiffe wider uns zu gebrauchen.

[3]) Hofkammer-Archiv, F. 111, Littorale.

1. 16 Kanonier-Schaluppen mit 2 Kapitains, 6 Oberlieutenants, 8 Unterlieutenants, 1 Rechnungsführer, 3 Schiffschreibern, 3 Chirurgen, 1 Marine-Dispensier und Magazineur, 16 Patrons, 16 Vice-Patrons, 3 Schiffzimmerleuten, 256 Matrosen I. Klasse, 160 Matrosen II. Klasse, 16 Matrosen-Kanoniers, 16 Feldartilleristen mit der Panatica.

2. Die Corvette „L'Austria" mit 1 Kapitän, 1 Oberlieutenant, 1 Unterlieutenant; 1 Schiffsschreiber, 1 Chirurgen, 1 Dispensier, 1 Oberbootsmann, 1 Oberkanonier, 1 Oberzimmermann, 1 Segelmeister, 1 Unterbootsmann, 1 Unterkanonier, 1 Unterzimmermann, 2 Quartiermeistern, 1 Koch, 1 Patron de Canot, 2 Marinekadetten, 40 Matrosen I. Klasse, 20 Matrosen II. Klasse, 10 Matrosen III. Klasse, 21 Zugetheilten der Infanterie mit der Panatica.

3. 2 Chebequen mit 2 Oberlieutenants, 2 Chirurgen, 2 Schiffsschreibern und Dispensiers, 2 Oberbootsmännern, 2 Oberkanoniers, 2 Oberzimmerleuten, 2 Unterbootsmännern, 2 Marinekadeten, 32 Matrosen I., 20 II., 4 III. Klasse, 2 Köchen, 20 Zugetheilten der Infanterie mit Panatica.

4. 2 Felucken und 1 Brazzera mit 3 Patrons, 3 Vice-Patrons, 30 Matrosen I., 18 II. Klasse.

Im Falle der Genehmigung des Antrages hätte die monatliche Beköstigung für die gesammte Kriegsmarine einen Aufwand von 15·046 fl. 30 kr. erfordert. [1])

Den thatsächlichen Stand und die Gebührsausmasse, sowie die Eintheilung in drei Divisionen versinnlicht Beilage Nr. 17. „Bezüglich der Corvette „L'Austria", die zu jener Zeit erst „in Ausrhedung und Bemannung auf Kosten der Triester Assekuranzkammer begriffen" war, ist in der Folge die erspriessliche Wirksamkeit nachgewiesen.

Interessant ist es, dass, nachdem der Hofkriegsrath das Marinewesen in seine Hand zu nehmen beabsichtigte, er auch mit dem Entwurfe zur Errichtung der navalen Streitmittel sogleich deren taktische Gliederung und Eintheilung beantragte. [2])

So lange die Kommerzialbehörde dieses Ressort in Händen hatte, war niemals im entferntesten die Rede davon, die Kriegsschiffe nach irgend einem Plane zu verwenden. In dem bezüglichen Vorschlage ist angeführt:

---

[1]) Kriegs-Archiv, Feldakten, F. III, Nr. ad 18¹/₄, Krieg in Italien, 1797.

[2]) Siehe Beilage 17.

Diese in 20 Fahrzeugen bestehende Flotille wird folgendermassen in 3 Divisionen abgetheilt, als

1. Division bestehet in 1 Felucke und 5 Kanonier-Schaluppen, welche in Fiume stationiren, und da solche als blosse Küstenbewahrer aufgestellet bleiben, so sind sie nur auf $^2/_3$theilige Equipage gesetzt und machen Fahrzeuge 6
2. Division bestehet aus 2 Chebequen, 1 Felucke und 2 Kanonier-Schaluppen. Die Chebequen und Felucken bewachen die Küste von Pirano aus bis Duino, und die 2 Kanonier-Schaluppen den Hafen von Triest, und sind auch nur auf den Friedensfuss mit $^2/_3$ Equipage versehen, machen Fahrzeuge 5
3. Division, besteht aus 9 Kanonier-Schaluppen, und sind auf vollkommenen Kriegsfuss gesetzt, um bei eintretender Gefahr auszulaufen und sich gegen den Feind zu stellen. — Formiren Fahrzeuge 9

Summe der Fahrzeuge 20

Da die Gage auf dem Kriegsfuss nur allein die Ober-Oberoffiziers betrifft, und im ganzen nur einen Unterschied von 270 fl. ausmachet, wird es einer hohen Behörde anheimgestellt, ob diejenigen Offiziers, welche bei den auf dem Kriegsfuss stehenden Schaluppen angestellt sind, auch die Gage für den Kriegsfuss zugewiesen haben sollen." [1])

Noch bevor bei diesen Entwürfen ein Entschluss gefasst werden konnte, war das Küstengebiet vom Feinde bedroht.

Mantua's Fall am 2. Februar 1797 folgte bald die Ueberschreitung der Piave von Seite der Franzosen. Und die Nachricht davon rief in Triest eine jener Episoden hervor, die an Schrecken, Verwirrung und Rathlosigkeit so überreich zu sein pflegen, wenn eine wohlhabende Stadt, ohne Hoffnung auf Schutz von Seite der Staatsgewalt, der feindlichen Invasion entgegensehen muss. In Folge der völligen Apathie des Triester Guberniums wurde der Landeshauptmann von Görz, Graf Thurn „mittelst Handbillet vom 4. Februar" befehligt, „sich sogleich nach Görz und Triest zu verfügen und dort solche Anstalten zu treffen, welche für die Sicherheit die zweckdienlichsten sein dürften." [2])

---

[1]) Hofkammer-Archiv, F. 111, Littorale.

[2]) Kabinets-Archiv, staatsräthliche Akten, 1797.

Was konnte aber ein einzelner Mann, mit beschränkten Machtbefugnissen im Angesichte der nahe bevorstehenden Katastrophe, verfügen?

In maritimer Beziehung hatte das Gouvernement beantragt: *a)* „die immer noch unausgerüstet hier befindlichen Kanonierbarken in Ermanglung eines anderweitigen Geschützes mit angemessenen Kanonen der Batterien zu versehen; *b)* mit $^2/_3$ Matrosen auf dem Kriegsfuss, mit dem Vorbehalt zu bemannen und im erforderlichen Falle diese Bemannung auf den kompleten Kriegsfuss zu bringen". Die vorhandenen zwei Chebequen sollten „auf Kosten der Assekuranzkammer" durch Anwerbung von Matrosen bemannt und völlig ausgerüstet werden. Zum Avisodienste schlug das Gouvernement die Inanspruchnahme der Corvette „L'Austria" vor, welche der Assekuranzkammer gehörte. Aus dem bezüglichen langathmigen Schriftstücke ist noch die Absicht, die Territorialmiliz zu organisiren, erwähnenswerth. [1])

Ausser den Defensionsanstalten fiel aber dem Triester Gouvernement noch die wichtige Aufgabe zu, jene Naturalientransporte zu sichern, welche der k. k. Armee auf den venetianischen Flüssen von der Meeresseite aus zugeschoben werden sollten. Das Gouvernement befand sich nun in der äussersten Verlegenheit. Seine eigene Schöpfung, die „Lancie cannoniere", waren zur Konvoyirung von Transportschiffen als „absolut unbrauchbar" erklärt. Der Platzkommandant Graf Attems hatte nämlich von Major Simpson das schriftliche Gutachten abgefordert, welches folgende charakteristische Stellen enthält; „die Kanonier-Schaluppen sind wegen ihrer Bauart zum Kreuzen im Meere nicht geeignet, weil sie ganz platt gebaut sind und nur zwei Segel haben" . . . . „Wenn der Feind einen festen Stand zurück hat, nämlich irgendwo vor Anker liegt, so können die Kanonier-Schaluppen denselben bei glatter See attakiren" . . . „Im Falle die Lancie einem Feind auf der See begegnen sollten, würde es sehr schwer sein, sich zu schlagen, weil Fregatten und Korsaren um so vieles geschwinder segeln und sich nach Belieben nähern und entfernen können, wo die Schaluppen dieselben zu verfolgen nicht im Stande wären" . . . „Nur wenn die Lancie ihre vollständige Equipage haben, können sie an Küsten, und nur an solchen Küsten zur Vertheidigung dienen, wo selbe bei einfallender stürmischer Witterung in einem freundlichen Hafen sich in Sicherheit setzen können." [2])

---

[1]) Kommissions-Protokoll, hofkriegsräthliche Akten, F. III, Nr. 46/b, 1797.

[2]) Kriegs-Archiv, F. III, Nr. 21, Feldakten, Krieg in Italien, 1797.

Das Gouvernement in äusserster Verlegenheit, beantragte nun, auf diplomatischem Wege „Aushilfe einiger englischer Kriegsfahrzeuge zu erwirken", weil solche „das Meiste zu einer ausgiebigen Unterstützung der übrigen Vertheidigungsanstalten in dem Littorale ganz gewiss beitragen mögen". Dieser fromme Wunsch war aber nicht zu erfüllen, denn die englischen Kriegsfahrzeuge hatten gerade in jenem Momente den Triester Hafen verlassen, in welchem deren Anwesenheit für Oesterreichs Interessen am nöthigsten gewesen wäre. Eine Rüge, welche Graf Thugut dem Gouvernement zu jener Zeit ertheilte, lässt erkennen, dass die Engländer sich nicht durch Zufall entfernt hatten: . . . „es wäre bei gegenwärtigen Umständen erwünschter gewesen, wenn der Herr Gouverneur von Triest jederzeit bei Auslauf dieser (der englischen) Schiffe von dem englischen Kommandanten im Stillen zu vernehmen gesucht hätte, wohin diese Fregatten ihre Fahrt zu nehmen gedächten."

„Nach einer solchen, durch den Herrn Gouverneur vorläufig eingeholten Kenntniss, würde bei jeder androhenden Gefahr die Zurückberufung nicht so schwer gewesen sein." [1])

„Nur der Platz-Kommandant von Triest, Graf Attems scheint kaltes Blut bewahrt zu haben. Dessen Berichte an den Feldzeugmeister Grafen Colloredo[2]) beurkunden den Soldaten im wahren Sinne des Wortes. Aber an eine Abwehr des Feindes konnte er nicht denken; es handelte sich nur mehr darum, keine Verluste zu erleiden. In dieser Absicht liess Attems „die Naturalien, die Artillerie und die Munition mit der Bestimmung nach Zengg und Carlopago auf Schiffe verladen und das Feldspital sammt dem in Triest befindlichen Militär" derart mobil machen, dass in jedem Momente der Marsch zu Lande nach Fiume angetreten werden konnte. Ein Rückzug nach Innerösterreich wäre unmöglich geworden, da „aus Friaul, Krain und Kärnten ausser den Aerarialgütern und Vorräthen auch die Reservedivisionen, Erziehungshäuser, Spitäler und Depots im Falle einer feindlichen Vorrückung nach Graz gebracht werden" sollten. [3])

Aus den Verhandlungen mit dem Feldzeugmeister Baron Alvinczy[4]) geht hervor, dass sich „das General-Armee-Kommando zwar die Vertheidigung von der Landseite für Triest zu Augenmerk genommen"

---

[1]) Kabinets-Archiv, staatsräthliche Akten, 1797.

[2]) Kriegs-Archiv, Feldakten, F. II, Konvolut. 13, Krieg in Italien, 1797.

[3]) Bericht des Grafen Colloredo vom 9. Februar 1797, hofkriegsräthliche Akten.

[4]) Diesbezüglich schrieb Alvinczy aus Conegliano am 13. Februar, dass von der Landseite „für Triest und für das Friaulische dermalen keine Gefahr vorhanden" sei; dass

hatte, dem möglichen Angriffe von der Seeseite aber, d. i. einer Landung vermochte das Innerösterreichische General-Kommando nicht zu begegnen, da es an Truppen und Kriegsbedarf gebrach. Und gerade bezüglich der Seeseite steigerte sich zu dieser Zeit die Besorgniss vor einem Angriffe. In dem 42 Seemeilen von Triest entfernten Rovigno hatten sich in dem dortigen Hafen „eine Fregatte mit 2 kleineren französischen Kriegsschiffen vor Anker gelegt", welche direkte aus dem Hafen von Toulon gekommen waren.[1]) Für die Triester Militäranstalten wurde dadurch der Rückzug um so schwieriger, als auch Fiume bedroht schien. Die drei französischen Kriegsschiffe konnten leicht die in den päpstlichen Häfen mit Beschlag belegten Fahrzeuge heranziehen und durch eine Diversion zur See die Operationen der Landtruppen unterstützen, [2])

Was vor Kurzem im Bereiche der Möglichkeit lag, daran war jetzt nicht mehr zu denken. Der Rückzug, für das Aerarialgut auf dem Meere nicht mehr sicher, liess sich wegen Mangel an Zugthieren auf dem Lande keinesfalls in das ungarische Littorale ausführen. Gleiches war bezüglich der Archive der Fall. „Mit Zurücklassung der entbehrlichsten Aktenstücke" sollten nach Anordnung des Grafen Brigido „nur die kostbarsten Effekten nach Laibach geschafft, die zurücklassenden älteren Aktenstücke dem Magistrate, die minderen Effekten dem Sanitätsamte übergeben" werden.

Bei der Unmöglichkeit, Triest von der Seeseite aus zu schützen, waren auf der Landseite zur Deckung Massnahmen getroffen worden, „um hauptsächlich dem Feind im schlimmsten und eigentlich in dem Fall, wenn er sich des Hafens von Triest bemächtigen sollte, den Eingang nach Adelsberg und Prewald als Hauptpassagen in das Innere des Landes" zu sperren, „allenfalls auch das venetianische Istrien mit verstärkter Macht in Besitz nehmen zu können. Zu solchem Behufe hatte der Hofkriegsrath die Gegend von Sessana als Sammelplatz für die zur Gegenwehr designirten Grenzbataillone und der zu ihrer Ergänzung bestimmten Rekruten festgesetzt.[3])

„die Armee an der Piave sich täglich" verstärke, und „im übelsten Fall sich Schritt für Schritt so zurückziehen" werde, „dass die ärarischen Güter geborgen werden können." Aus diesen wenigen Worten erhellt, dass man entschlossen war, nöthigenfalls Triest dem Feinde zu überlassen.

[1]) Bericht des Francesco Benuci aus Rovigno, Kriegs-Archiv.

[2]) Hofkriegsräthliche Akten, F. III, Nr. 46 e, Krieg in Italien, 1797.

[3]) Bericht des Hofkriegsrathes an Erzherzog Karl vom 25. März, F. III, Nr. 46 h, Krieg in Italien, 1797.

Nun war aber schon am 23. März „die Gegend von Görz durch den Feind besetzt, Triest von den Behörden und wenigen kaiserlichen Truppen verlassen,[1]) und alles von der Armee, was nicht unmittelbar in die Linie" gehörte, „nach Innerösterreich, besonders in die Umgebung von Gratz und gegen die ungarische und kroatische Grenze dirigirt worden".[2])

Nicht minder schwierig war die Situation im ungarischen Littorale. Grossen Alarm verursachte dort die Nachricht, dass die Franzosen am 8. Februar den wichtigen Hafen von Ancona im päpstlichen Gebiete in Besitz genommen hätten. In Fiume stieg die Besorgniss aufs höchste, als bald darauf die verbürgte Kunde eintraf, dass ein französischer Korsar in „Porto Goro ein Trabaccolo und eine Kanonier-Schaluppe ausgerüstet habe", um auf die österreichischen Schiffe Jagd zu machen. Daraus zog das Karlstädter-Warasdiner General-Kommando den Schluss, es werde eine französische Landung im ungarischen Littorale stattfinden.[3])

Die von Karlstadt an den Armee-Kommandanten in Italien, Erzherzog Karl diesbezüglich erstatteten Berichte veranlassten den Prinzen, einerseits verlässliche Nachrichten zu fordern, anderseits die General-Kommanden von Innerösterreich und Karlstadt anzuweisen, „alles dasjenige in Vollzug zu setzen, was in Ansehung der Vertheidigungsanstalten längs der Meergränitz als ein Hauptunterstützungsgegenstand der Operationen der gegen Italien stehenden Armee nothwendig" sei.

Bei dem Mangel aller positiven Daten über den Einmarsch der Franzosen im päpstlichen Gebiete bewog der Gouverneur von Fiume den Major Simpson den Jüngeren, Kundschaft einzuziehen. Dieser, als Fischer verkleidet, fuhr nun auf einer Barke nach Ancona. Dort traf er die Franzosen, welchen er auf dem Marktplatze Fische zum Kaufe anbot. Ungeachtet der Maske schöpften die Republikaner Verdacht; denn Simpson erhielt die Weisung, ohne ausdrückliche Erlaubniss des französischen Kommandanten den Hafen nicht mehr zu verlassen. Der kaiserliche Kundschafter bat nun, wenigstens in Sicht von Ancona seinem Gewerbe

[1]) Graf Brigido hatte mit sämmtlichen Regierungsbeamten „am 19. März um Mitternacht sich nach Laibach geflüchtet". Kabinets-Archiv, Staatsrath, 1797.

[2]) Bericht des FZM. Grafen Colloredo an den Hofkriegsrath ddo. 26. März 1797, Kriegs-Archiv, F. IV, Nr. 3 c, Feldakten.

[3]) In dem bezüglichen Konvolute: Hofkriegsräthliche Akten, F. II, Nr. 31, sind verschiedene Vorschläge für die passagere Befestigung der Küste enthalten, welche dem Marine-Ingenieur interessante Daten bezüglich der Ansichten in jener Zeitperiode darbieten dürften.

nachgehen zu dürfen, was in Rücksicht auf die vorgeblich dürftige Familie bewilligt wurde. Während vier Tagen brachte Simpson jeden Morgen Fische zu Markte, bei dieser Gelegenheit die Geschwätzigkeit der Stadt- und Landbewohner ausbeutend. Kaum hatte der k. k. Marineoffizier in Erfahrung gebracht, dass gegen 20.000 Franzosen in den Kirchenstaat eingerückt und gegen 200 Mann in Ancona als Besatzung seien, als er am fünften Tage die hohe See zu gewinnen suchte. Dies gelang, und am 25. Februar erreichte Simpson Fiume, woselbst er seine Erlebnisse zu Protokoll gab.[1]) Diese Nachricht aber führte den Armee-Kommandanten Erzherzog Karl in Irrthum, welcher glauben musste, der französische Feldherr befinde sich mit einem ansehnlichen Theile seiner Macht im Gebiete des Papstes.[2])

Die ungarische Hofkanzlei, die Gefahren nicht unterschätzend, stellte noch im Februar den Antrag, einige Kauffahrteischiffe zum Kriege ausrüsten zu lassen. Daraufhin wurde verordnet, „den Ausweis von den gesammten in der Meergränitz und in den Häfen von Carlopago und um Zengg vorhandenen Fahrzeuge, die zu Kriegszwecken gebraucht werden könnten", vorzulegen. Auch geschah der Antrag, „zwei Feluken" für das Liccaner-Regiment erbauen zu lassen, danach aber sollten sogleich „zwei andere grösserer Gattung, jede auf 36 Ruder, 8 Kanonen und 48 Mann Besatzung" in Angriff genommen werden. Zwei ganz grosse Kriegsschiffe aber, die man später der k. k. Marine überlassen wollte, waren ungarischerseits für die Folge projectirt.[3]) Die Bereitwilligkeit der ungarischen Hofkanzlei in allen maritimen Angelegenheiten stand seit der Trennung des ungarischen Littorales vom deutschen stets in grossem Kontraste mit dem Triester Gouvernement, welches von jeher dem Schiffbau und Navigationswesen abhold war. Leider konnte Ungarns guter Wille nicht mehr zur That werden.

Die französischen Invasionstruppen in Triest und Fiume.

Weit schneller als alle vorstehend angeführten Projekte zu reifen vermochten, war das Verhängniss herangestürmt. Schon am 7. Februar

---

[1]) Hofkriegsräthliche Akten, F. III, Nr. 21, Krieg in Italien, 1797, Kriegs-Archiv.

[2]) Dem war aber keineswegs so. Drei Tage nach der Kapitulation von Mantua hatte Buonaparte eine Kolonne von 4—5000 Mann in den Kirchenstaat geführt, um Pius VI. zur Nachgiebigkeit zu zwingen. Der republikanische Feldherr für seine Person erschien nur zu bald wieder an der Brenta und hatte Anfangs März sein Hauptquartier nach Bassano verlegt.

[3]) Hofkriegsräthliche Akten, F. III, Nr. 29, Krieg in Italien, 1797, Kriegs-Archiv.

hatte man in Triest die Gewissheit, dass nach dem Verluste von Mantua an Abwehr auf italienischem Boden kaum mehr zu denken sei, nachdem die republikanischen Truppen bereits am linken Ufer der Piave standen.[1]) Gesteigert wurde die Besorgniss durch den Umstand, dass der Gouverneur Anstalten machte, nicht nur seine Person, sondern auch sämmtliche Regierungsorgane in Sicherheit zu bringen.

In das nun völlig preisgegebene Triest war „am 22. März der französische Kommissär Campagne und am darauffolgenden Tage ein Korps Franzosen eingetroffen". Gleich am Tage der Ankunft hatte Campagne „eine Kontribution von drei Millionen Livres Tournois[2]) ausgeschrieben, welche später auf 982,222 Gulden herabgesetzt wurden".[3]) Die Beschaffung einer so bedeutenden Kapitalssumme durch gleichmässige Vertheilung der Last auf alle Gemeindemitglieder war unmittelbar nach der Invasion nicht durchführbar, die Besteuerung der Vermöglichen allein aber nicht billig. Es musste daher ein Anlehen gemacht und der Ausgleich einer späteren Zeit vorbehalten werden.[4])

Der Ernst der Lage einerseits und der völlige Mangel an Erwerb in den zahlreichen unteren Volksschichten Triests anderseits führte bald nach dem Einrücken der Franzosen Strassentumulte herbei. Diesen zu steuern und nicht alle Funktionen des öffentlichen Lebens ins Stocken gerathen zu lassen, ergriff der Magistrat in anerkennenswerther Weise die Initiative. Er liess die wichtigsten Regierungsposten[5]) durch geeignete Persönlichkeiten besetzen und zur Justizpflege eine zweite und dritte Instanz ins Leben rufen.[6]) Auch wurde zur Aufrechthaltung der Ordnung in der Stadt und deren Weichbild eine Art Guardia errichtet.[7])

Da Buonaparte durch seinen Commissaire-Général Dugna allen Einwohnern Triests das Tragen der französischen Kokarde und die Unter-

---

[1]) Nach dem Berichte des Grafen Brigido war das deutsche „Littorale von Militär-Mannschaft ganz entblösst", Kriegs-Archiv, F. III, Nr. 46 e, Krieg in Italien, 1797.

[2]) Der Werth eines Livre Tournois nach der heutigen österr. Währ. war $39^{7}/_{10}$ kr., in Summa 1,191.000 fl. österr. Währ.

[3]) Kabinets-Archiv, Staatsrath, 1797, Sessions-Protokoll vom 26. August.

[4]) Kabinets-Archiv, Staatsrath, 1797, Verhandlungen über das französische Kontributionswesen.

[5]) Von den staatlichen Funktionären hatte nur das Postamtspersonale in Triest ausgeharrt.

[6]) Kabinets-Archiv, Staatsrath, 1797, Referat über die französische Invasion.

[7]) Dieser Umstand wurde in der Folge benützt, um für die Stadt Triest das Recht der Errichtung einer Bürgergarde anzusuchen. (Kabinets-Archiv, Staatsrath, 1797.)

schrift einer Eidesformel zur Versicherung der Treue hatte anbefehlen lassen, so suchte das Triester Municipium durch Ausflüchte Zeit zu gewinnen, da selbes unleugbar in seiner Treue gegen den Kaiser keinen Augenblick wankte. Auch die Ordre, alle „den Engländern, den Russen, der Pforte und den französischen Emigranten gehörenden Güter sogleich auszufolgen", wurde in keiner Weise beachtet. [1])

In jenem Momente, in welchem Triest in den Händen der Franzosen war, hatte Erzherzog Karl den Rückzug aus Italien bereits angetreten. Er stand mit der Hauptmacht in Velden.

Bei solcher Position lag es im Bereiche der Möglichkeit, dass Buonaparte, „um Marburg rasch zu gewinnen, sich der Save bemächtigen, Truppen auf dieser Wasserstrasse nach Agram befördern, und von dort über Warasdin vorrücken würde, um den Oesterreichern in den Rücken zu kommen." Solcher Eventualität vorzubeugen, hatte der Hofkriegsrath alle möglichen Massnahmen in der Militärgrenze angeordnet. [2])

Aber mit dem Preisgeben von Triest stand auch der Verlust Fiume's in nächster Aussicht. Und gerade dies war das Gefährliche an der Sache. Dem Beispiele des Triester Gouverneurs folgend, verliess auch die ungarische Seebehörde Fiume am 23. März.

Erzherzog Karl sendete mittelst Estaffette den Befehl an den Militär-Kommandanten in Fiume General-Major Pittoni: „den Port Fiume nicht so leicht zu verlassen, dem Feinde allda möglichsten Widerstand zu leisten und sich nicht eher, als bis sich auf keine Weise mehr allda zu halten seie", zum Rückzuge zu entschliessen. Aber auch in diesem äussersten Falle sollte dem Feinde im Gebirge die Stirne geboten werden.

Ausserdem erging die Weisung: Adelsberg von Fiume aus zu rekognosciren und für den Fall, als es noch nicht, oder nur mit schwachen feindlichen Kräften besetzt sei, durch die „von den Garnisonen des ungarischen Littorales entbehrlichen Mannschaften verschanzen zu lassen und um jeden Preis festzuhalten." [3])

Den Intentionen des Erzherzogs gemäss hatte Pittoni bei Lippa folgende Stellung genommen. An dem „Rechinaflusse" stand sein erstes

---

[1]) Kabinets-Archiv, 1797, Referat über die französische Invasion.

[2]) Bericht an den Kaiser, 28. März 1797, Kriegs-Archiv, F. III, Konvolut, Feldakten.

[3]) Hofkriegsräthliche Akten, F. IV, Nr. 5, Krieg in Italien, 1797, Kriegs-Archiv.

Treffen derart, dass sich der linke Flügel an dem Ausmündungspunkte am Meere stützte, die Mitte auf dem Berge Grobnik postirt, endlich der rechte Flügel in der Ebene von Grobnik hinter Verschanzungen gedeckt war. Das zweite Treffen hatte seinen linken Flügel in Martinschiza, und in dem dortigen „Porto morto" befanden sich „einige armirte Fahrzeuge,[1]) um die linke Flanke des ersten Treffens zu sichern. Der rechte Flügel des zweiten Treffens stand bei Plosna.

Am 4. April wurden die Kaiserlichen von „4000 Mann Infanterie und Reitern", nach einem anderen Berichte „von zwei Bataillonen Grenadieren, drei Bataillons Chasseurs, 600 Pferden und mehreren Kanonen" angegriffen, und mussten sich auf Fiume zurückziehen. Gerade in diesem kritischen Momente (4. April) erfolgte „der Allerhöchste Befehl", dass Oberst Casimir des Szluiner Grenzregiments das Kommando von dem schon längere Zeit erkrankten General-Major Pittoni zu übernehmen habe.[1])

Erstgenannter war am 5. April um Mitternacht in Plosna eingetroffen und hatte am 6. und 7. „die schleunige Bewaffnung der Buccaraner und Grobnichaner", eine Konzentrirung aller verfügbaren Streitkräfte, endlich die Kampfbereitschaft der Kanonier-Schaluppen angeordnet.

Zwischen Pittoni und den Franzosen hatte das Uebereinkommen stattgefunden, die Feindseligkeiten gegen sechsstündige Aufkündigung einzustellen. Da nun die republikanischen Truppen am 9. April Abends ihre Absicht bekannt gaben, den Kampf erneuert aufzunehmen, traf Casimir noch während der Nacht die nöthigen Anordnungen. Mit Tagesanbruch zum 10. beorderte er die Kanonier-Schaluppen „unter Kommando des Capitäns Simpson vor Fiume auf einen Kanonen-Schuss weit in die Ordre d'Attaque", während Major von Ettel mit 1000 Mann dem Feinde über Klana in den Rücken gesendet wurde. Diese Umgehung nahm den ganzen Tag in Anspruch, daher erst gegen Abend, als sie wirksam war, der allgemeine Angriff auf die Front von Fiume und in der Flanke auf dem Kalvarienberge erfolgte. Das Unternehmen gelang so vollständig, dass der Feind „sich aus Fiume flüchtete und in der Gegend von Castua zerstreute, 100 Gefangene einbüsste und sich gegen Dornegg zurückzog. Noch am Abende liess Casimir die Hafenstadt „von kroatischen Truppen" besetzen, während er mit seinem Gros den Feind gegen Lippa zu energisch verfolgte und ihm dort erneuert eine Schlappe beibrachte.

---

[1]) Hofkriegsräthliche Akten, F. VI, Nr. 28, Krieg in Italien, 1797.

Die Delogirung der Franzosen aus Triest erforderte eine Vorbereitungsfrist, welche den 12. und 13. April in Anspruch nahm. Aus der bei Lippa gewählten Stellung [1]) erfolgte am 14. der Angriff auf Dornegg und Triest. Zwei Kolonnen, deren eine Major Ettel und die andere Hauptmann Jessik befehligte, brachen um 1 Uhr nach Mitternacht zum 14. derart auf, dass erstere gegen Feistritz, letztere gegen Triest die Direction nahm.

Schon bei Tagesanbruch hatte die Kolonne des Majors Ettel den Feind überwältigt, mit grossem Verluste gegen Prewald, Adelsberg u. s. w. zurückgedrängt und ihm eine Kanone nebst einem Munitionskarren abgenommen.

In Folge der grossen Distanz konnte die gegen Triest dirigirte Kolonne erst um 11 Uhr Vormittags den Angriff ausführen. Selbe fand um so hartnäckigere Gegenwehr, als die Republikaner Zeit gehabt hatten, dieselbe vorzubereiten. Nachdem der Kampf einige Zeit gedauert, mussten die Franzosen Triest aufgeben, besorgend, vom Opschina aus durch kaiserliche Truppen abgeschnitten zu werden [2]). Nachmittags 1 Uhr war Hauptmann Jessik im Besitze der Hafenstadt, wo er französisches Gut im Werthe von 2 Millionen vorfand und in Beschlag nahm; abgesehen von 30 Gefangenen, einer achtpfündigen Kanone und zwei bespannten Munitionskarren, welche schon während des Kampfes den Kaiserlichen in die Hände gefallen waren [3]).

Nicht lange aber sollte Oberst Casimir sich des errungenen glänzenden Sieges erfreuen. Während am 14. die kaiserlichen Truppen ihr Bestes einsetzten, dem Feinde den wichtigen Seeplatz wieder zu entreissen, kam um 11 Uhr Vormittag, mithin zu einer Zeit, während welcher die Aktion bereits begonnen hatte, die amtliche Nachricht von dem zwischen Erzherzog Karl und Buonaparte abgeschlossenen Waffenstill-

---

[1]) Der linke Flügel lehnte sich „an das hohe Gebirg von Istrien" mit Vortruppen bis Sappiane und Passiak. Die Mitte befand sich bei Lippa, hatte an dem Konvergenzpunkte der Strasse von Laibach und Triest eine Verschanzung. Die Vortruppen befanden sich bei Doleine. Der rechte Flügel stand in Klana durch Verhaue gesichert, mit den Vortruppen in der Umgebung.

[2]) Hofkriegsräthliche Akten, F. XII, Nr. 28, Krieg in Italien, 1797.

[3]) Gefechts-Relation, Kriegs-Archiv, F. IV, ad 85, Krieg in Italien 1797, Feldakten.

[4]) Der erste Waffenstillstand war vom 7. April Abends bis zum 13. stipulirt, und nachträglich mit einer sechstägigen Verlängerung bis zum 20. April Abends festgesetzt worden (Kriegs-Archiv, Feldakten, Krieg 1797 in Italien).

stande [1]). Demnach konnte Casimir unbedingt keine Contre-Ordre an Jessik ertheilen und es musste der Ausgang des Kampfes um Triest abgewartet werden. Aus diesem Umstande suchten die Republikaner den grösstmöglichen Vortheil zu ziehen, wobei sie durch ein Missverständniss wesentlich unterstützt wurden.

Am 15. April nämlich erhielt Oberst Casimir ein Schreiben, „worin der Waffenstillstand angekündigt und zugleich wegen der Demarkationslinie das Ansuchen gestellt" wurde. Seine Mission missverstehend, hatte Major Kiss [1]), vom kroatischen General-Commando delegirt, mit dem französischen General Friant die Convention abgeschlossen, Triest binnen 24 Stunden an die Republikaner wieder zu übergeben.

Gegen ein solches Ansinnen erhob wohl Oberst Casimir schriftlichen Protest, Massnahmen treffend, die Franzosen durch Anwendung von Waffengewalt an dem Einrücken in Triest zu hindern. Da aber schon am 17. Kiss die Kaiserlichen vermöge seiner Machtvollkommenheit aus Triest abrücken liess, ward ein Fait accompli geschaffen, welches leider den Franzosen zu Gute kam. Die Demarkationslinie lief entlang Gross-Bergut, Sejane, Lippa, Straschiza, Klein- und Gross-Semon und Jablanitz (am rechten Flügel), von wo aus die Verbindung mit dem Korps Quosdanovich hergestellt werden sollte.

Eine Consequenz des Zurückziehens der kaiserlichen Truppen aus Triest war die energische Forderung von Seite des General Friant, die gesammte zu Fiume und Triest durch Casimir gemachte Kriegsbeute und die Gefangenen wieder auszuliefern. Diesbezüglich fanden langwierige Verhandlungen statt, die endlich in günstigem Sinne für die Franzosen entschieden wurden [2]).

Bei den angebahnten Friedensverhandlungen konnte die Wiederbesetzung Triest's nur eine Frage der Zeit sein, und darum erhielt „ein Bataillon montirter Grenzer[3])" (Major Mamula) den Befehl, nach Basovizza nächst Triest zu marschiren (woselbst es am 7. Mai eintraf), um beim Abzuge der Franzosen sogleich alle Posten der Hafenstadt zu

---

[1]) Stand beim kroatischen General-Kommando in Verwendung als Leiter von Befestigungsarbeiten, war Titular-Major und hatte die Erlaubniss die Ingenieur-Uniform zu tragen, ohne dem Ingenieur-Corps anzugehören.

[2]) Die bezüglichen Akten befinden sich zum Theil im hofkriegsräthlichen, zum Theil im Feldakten-Materiale: Krieg in Italien, 1797.

[3]) Der grösste Theil der gegen die französische Invasion aufgebotenen Grenz-Mannschaft war „nur mit der Hausmontur" (gewöhnliche Bauernkleidung) versehen.

besetzen. Dies konnte erst am 24. geschehen, nachdem der Feind am 25. Görz und am folgenden Tage Triest verlassen hatte [1]).

Schon am 31 März war Buonaparte mit Friedensanträgen hervorgetreten, und am 28. April wurde der Präliminarfriede zu Leoben unterzeichnet. Oesterreich trat in demselben Belgien und die italienischen Länder bis an den Oglio ab. In einem geheimen Artikel wurde vereinbart, dass Oesterreich das venetianische Land vom Oglio bis an den Po und an das Adriatische Meer, auch das venetianische Istrien und Dalmatien erhalten sollte. Mantua und Peschiera waren beim Abschlusse des allgemeinen Friedens zugesagt.

Es lag in der Natur der Dinge, dass Oesterreich, welches vorläufig nicht daran denken konnte, Flandern und das Herzogthum Mailand zurückzuerobern, eilen musste, sich der als Rekompensation angebotenen venetianischen Provinzen, eventuell Istriens und Dalmatiens zu versichern.

In Rücksicht darauf wurden die vorhandenen navalen Streitmittel folgendermassen disponirt:

Für Dalmatien:

die Kanonier-Schaluppen Centauro, Ercole, Aquila, Pegaso, Orione, Corvo, Pallena, Pavone;

die Felouque Fenice;

die Chebequen Colloredo und Henrici;

die gemiethete Korvette „l'Austria".

An die Küste von Istrien:

die Kanonier-Schaluppen Dragone, Celsea, India, Colombo, Cane, Luppo;

die Felouque Fenice.

Nach Triest:

die beiden Kanonier-Schaluppen Delfino und Lira.

Der effektive Stand der gesammten Equipage bezifferte sich zu dieser Zeit mit 552 Köpfen, und es fehlten auf den normirten kompletten Stand von 633 noch 141 Mann. Hiezu gehörte aber nicht die Bemannung der Korvette „l'Austria", deren Stärke sich nicht eruiren liess. [2]) Den Unterhalt bezogen Officiere und Chargen aus dem bei „der Triester Kameralkasse bestehenden Defensionsfond". Jene Fahrzeuge jedoch, die an Dalmatiens Küste bestimmt waren, sollten von dem Tage des Beginnes der Okkupation in die Militärverpflegung übernommen und aus der Feldoperationskassa bezahlt werden.

---

[1]) Hofkriegsräthliche Akten, F. V, Nr. 38, Krieg in Italien, 1797.

[2]) Hofkriegsräthliche Akten, F. XI, Nr. ad 6, Feldakten, Krieg in Italien, 1797.

Verwendung eines Theiles der navalen Streitmittel bei der Okkupation von Dalmatien.

Unmittelbar nach dem Abzuge der Franzosen aus Triest besetzten die vom Obersten Casimir befehligten Truppen zwischen 11. und 17. Juni sämmtliche Seehäfen im venetianischen Istrien bis Pola, bereiteten die Unterkünfte im Inneren des Landes vor und sicherten den Besitz der im Quarnero gelegenen Inseln Arbe, Pago, Lussin, Veglia und Cherso. Die kaiserlichen Truppen landeten überall unversehens während der Nacht und mit glücklichem Erfolge.

Vorbereitungen für die Besitzergreifung Dalmatiens begannen schon am 20. Juni, zu welchem Behufe eine grosse Zahl von Transportschiffen aufgebracht werden musste. Am 24. rückte Oberst Casimir „mit einem kleinen Truppenkorps" gleichsam als Vorhut nach Dalmatien ab. Er nahm seinen Weg über Zengg, von wo aus er „Knin und andere Plätze des Landes" besetzen liess, und darauf erst setzte sich ein Bataillon (Strassoldo) in Zara fest.

Den Centralpunkt für die Dispositionen zur Okkupation bildete Triest, woselbst das Hauptquartier des Korpskommandanten FML. Grafen Hadik am 1. Juli eingetroffen war.

Mit der Hauptaktion wurde General-Major Baron Rukawina betraut. Sein Korps bestand aus 8 Bataillons, $2^1/_2$ Eskadrons leichter Kavallerie und „nebst dem gewöhnlich eingetheilten Geschütz" aus zwei 12pfündigen, zwei 6pfündigen Kanonen und zwei 7pfündigen Haubitzen.

Die zum Transporte und zum Schutze bestimmte Flottille enthielt: die Korvette „l'Austria" mit 18 Kanonen, 2 Chebequen, jede zu 14 Kanonen, acht Kanonier-Schaluppen, nebst einer Anzahl von anderen kleineren zu Patrouillen und Unterhaltung der Korrespondenz nöthigen Fahrzeugen.[1])

In Folge der Dislokationsverhältnisse konnten nur 5 Bataillons, 2 Eskadrons und die Artillerie mit dem Stabe in Triest embarquirt werden, während die übrigen 3 Bataillons und $^1/_2$ Eskadron von Zengg aus unter Segel gehen mussten.

Rukawina liess in Triest am 26. Juni Abends die Anker lichten, doch kam er mit diesem Theile der Flottille kaum über die Höhe von Rovigno.

---

[1]) Kriegs-Archiv, F. XIII, Nr. 16, Krieg in Italien, 1797, Feldakten. (Andere Details über Zahl und Gattung des in Verwendung gekommenen navalen Materiales sind in den Akten nicht zu finden.)

Dort schon wurde das Konvoi getrennt. Der Befehlshaber der ganzen Expedition erreichte wohl mit einigen von den seetüchtigeren Fahrzeugen die Bucht von Fasana, während der grössere Theil der Eskadre durch eine scharfe Brise getrieben, gezwungen ward, zwischen Rovigno und Quietto Schutz zu suchen. In der Zeit vom 28. Juni bis 2. Juli liess sich nicht daran denken, alle Schiffe zu sammeln und die Bucht von Fasana zu verlassen. Aehnliches Schicksal hatten die in Zengg embarquirten Truppen erfahren. [1])

Endlich trat am 2. Juli ruhigeres Wetter ein, und die von Triest aus unter Segel gegangenen Schiffe erreichten am 3. die Höhe von Porto S. Pietro, wo der ganze Konvoi sich versammelte und den Truppen die Disposition für die Landung auf dalmatinischem Boden bekannt gegeben werden konnte.

Nur das Andauern günstiger Witterung ermöglichte es, dass am 4. Juli die Eskadre in die Höhe von Nona gelangte. Rukawina liess aber erst am 5. Morgens 7 Uhr die Landung bei Zara bewirken. Es wurden 3 Bataillons und 1 Eskadron in der Absicht debarquirt, selbe zu Land nach Spalato in Marsch zu setzen. Der Stab und die Artillerie mussten „wegen unpraktiablem Wege" zu Wasser dahin transportirt werden. Die „Korvette l'Austria, zwei Chebequen, vier Kanonier-Schaluppen und drei mit Artilleriegut befrachtete Fahrzeuge" verliessen am 6. Juli Abends Zara, mussten aber schon am 7. eines Sturmes wegen auf der Rhede vor Morter vor Anker gehen. Dort ereignete sich der Zwischenfall, dass zwei venetianische Halbgaleeren in Sicht kamen, welche auf die „Ubbedienza gerufen" und dann genöthigt wurden, sich der Eskadre anzuschliessen, die am 8. Juli mit Tagesanbruch gegen Sebenico unter Segel ging. Schon zwischen 11 und 12 Uhr Vormittags war dieser Punkt erreicht. Rukawina empfing an Bord der Korvette „l'Austria" die Deputirten der Stadt, erwiderte dann deren Besuch und traf die nöthigen Anordnungen bezüglich der Besetzung Sebenico's.

Gegen Traù setzte sich die Flotille am 9. Juli mit Tagesanbruch in Bewegung. Dort war ein längeres Verweilen nöthig, weil die Bevölkerung eine drohende Haltung annahm, und die aufgeregten Gemüther nur mit grosser Mühe beschwichtigt werden konnten.

Ein Zuwarten war auch nöthig, um den zu Lande marschirenden Truppen, welche nur langsam vorwärts kommen konnten, nicht zu weit voranzueilen. Deshalb segelte die Flottille erst am 13. Juli Morgens gegen

---

[1]) Hofkriegsräthliche Akten, F. VII, Nr. a 14/a, Krieg in Italien, 1797.

Sette Castelli und Spalato. Unweit des erstgenannten Punktes kamen von Spalato entgegengesendet „eine Galeote und eine Brigantine in Sicht", welche sich nach den üblichen Salutschüssen der kaiserlichen Eskadre anschlossen. Als diese am 14. Juli 10 Uhr Vormittags in Sicht von Spalato kam, gaben die beiderseits des Hafens auf den Felsen angesammelten Bewohner Freudensalven und brachen in Jubelrufe aus.

Nachdem Rukawina seine diplomatische und organisatorische Mission auch in dieser Stadt bewirkt hatte, begab er sich zu gleichem Zwecke am 15. Juli auf die Insel Brazza, wo die Flottille auf der Rhede von S. Pietro vor Anker ging. Unvorhergesehener Zwischenfälle wegen verlängerte sich der dortige Aufenthalt bis zum 17.

Almissa und Corzola am 19. anlaufend, konnte die Eskadre widriger Winde halber erst am 23. Juli Nachmittags den Hafen von Lesina erreichen. Obschon zu dieser Zeit die See ruhiger geworden war, liess sich doch nicht an die Fortsetzung der Reise denken, weil „viele Schiffe der Flottille", die zurückblieben, erwartet werden mussten. Windstillen, die mit heftigen Böen wechselten, verzögerten die fernere Fahrt dergestalt, dass erst am 31. Juli 9 Uhr Morgens der Hafen von Zara erreicht war. Dort erheischte die Truppenvertheilung umfassende Dispositionen und darum währte der Aufenthalt länger, als ursprünglich beabsichtigt wurde. Auch fand eine Revision des vorhandenen venetianischen navalen Materiales statt, welche folgendes Ergebniss hatte:

Zur Zeit in Verwendung	Gattung der Fahrzeuge	Waren befehligt von	Colombrine aus Bronze Kanonen pfündige 20-	aus Bronze Kanonen 12-	aus Bronze Kanonen 9-	aus Bronze Kanonen 6-	aus Bronze Falconetti 12-	aus Bronze Steinmörser 6-
Auf Kreuzung ausgelaufen	Galeotta . . .	Kapitän Antonio Scuttari	.	.	4	4	.	2
	„	„ Francesco Scuttari	.	.	.	8	.	2
	„ di corso	„ Pietro Arnenich	.	2	.	10	.	.
	„ di nuova riforma	„ Signoretti	.	.	.	10	.	4
	Galeotta di nuova riforma	„ Zorzetti Veneria . .	.	.	.	10	.	
	Sciabecco leggiero	„ Andrea Dabovich .	.	.	.	14	.	.
	„	Fähnrich Giacomo Vecchietti	.	.	.	8	.	.

Zur Zeit in Verwendung	Gattung der Fahrzeuge	Waren befehligt von	Colombrine aus Bronze Kanonen pfündige 20-	aus Bronze Kanonen pfündige 12-	aus Bronze Kanonen pfündige 9-	aus Bronze Kanonen pfündige 6-	aus Bronze Falconetti pfündige 12-	aus Bronze Steinmörser pfündige 6-
Auf Kreuzung ausgelaufen	Sciabecco leggiero	Kapitän Viscovich				10		
	„	Kapitän-Lieutenant Polovineo				10		
	Galeotta di corso	Kapitän Mittrovich		2		14		
	Feluccone	„ Antonio Capo				2		4
	„	„ Luestini				2		4
	Sciabecchi due	„ Alberti				28		
	Felucca	(Estraordinario di Cattaro)						
	Galeotta	Kapitän Bubich				2		4
	„ di corso	„ Viscovich		2		14		
	„	„ Gliubanovich				2		4
Im Hafen von Zara	Galera Zaira	„ Pasqualigo	1		2	10	2	
	Galeotta	„ Zorzi Kmetich						6
	„	„ Zuanne Maina				2		4
	„ di nuova riforma	„ Bellafusa				8		4
	Galeotta	Fähnrich Vicenzo Signoretti				2		4
	Sciabecco	„ Spiridion Mitrovich			2	8		
	Sciabecchino	„ Giacomo Vascovich				4		
	Feluccone	Kapitän Nicolo Felicinovich				2		4
	„	„ Tomaso Lissisich				2		4
	Felucca	Schiffsschreiber Corponese						4
	„	Feldwebel Radonich						2
	„	Korporal Marcovich				1		
	„	„ Glubich						2
		Totale	1	6	8	187	2	58[1]

Oberstlieutenant des General-Quartiermeisterstabes Graf Orlandini hatte diese Fahrzeuge konskribirt, weil solche „der vorigen venetiani-

[1] Kriegs-Archiv, Hofkrigsräthliche Akten, F. VIII, Nr. ad 1, 1797.

schen Regierung" gehörten. Rukawina stellte sogleich an das Armee-Kommando das Ansuchen; „Vorkehrungen wegen dieser Marine zu treffen, sie in Stand und Gebühr zu nehmen und ein Oberhaupt zu bestimmen", für welch letzteres Graf Woinovich, der neue „Oberlands-Kommissär von Dalmatien" in Vorschlag gebracht wurde.

Nach den Bocche di Cattaro trat Rukawina die Reise erst am 12. August Abends an. Dabei waren „17 armirte und 8 Transportschiffe" in Verwendung. Die Details dieser Vermehrung der Eskadre sind nicht zu eruiren, doch wird nach dem vorstehenden Ausweise die plötzliche bedeutende Augmentation erklärlich.

Nach unwesentlichen Zwischenfällen, welche sich auf Anordnungen bezüglich der Okkupation bezogen, erreichte die k. k. Flottille am 23. August Abends den Hafen von Cattaro, das Ziel. Dort hielten „die politischen und militärischen Geschäfte „den General längere Zeit zurück, abgesehen davon, dass „einige venetianische, zur Flottille gezogene Schiffe, welche während der Fahrt Havarien erlitten hatten, vor 18. September nicht in Stand gesetzt" werden konnten.

Erst am 20. verliess Rukawina Cattaro und ging bei Castelnuovo im Porto Aquino vor Anker, um den k. k. Kommissär Grafen von Thurn zu erwarten, welchem Graf Woinovich mit fünf armirten Schiffen entgegengesendet wurde. Widrige Winde verzögerten aber die Ankunft, und als diese bis zum 3. Oktober nicht erfolgt war, durfte Rukawina nicht länger zuwarten. Er liess die ex-venetianischen Schiffe in Castelnuovo zur Disposition Thurn's zurück und segelte mit der Corvette „l'Austria", einer Galiotte und einer Brazzera gegen Zara. Aber bald kam „die k. k. Kommissärs-Flotille" in Sicht, daher Rukawina zu wenden und in den Kanal von Cattaro zurückzusteuern befahl. Der Aufenthalt verlängerte sich nunmehr bis 5. Oktober, an welchem Tage der General mit der Korvette, einer Galiotte und einer Brazzera endlich den Hafen verliess. Aber schon bei Sabbioncello musste bis zum 8. gegen Sturmwind Schutz gesucht werden. Unter fortwährendem Kampfe mit den Elementen ward Rukawina genöthigt, verschiedene Punkte der Küste Dalmatiens anlaufen zu lassen,[1]) um durch sein persönliches Erscheinen der Auflehnung der Bevölkerung durch Güte oder Waffengewalt entgegenzuwirken. Von diesen Thatsachen, deren Darstellung der Kriegsgeschichte angehört, muss nur eines Zwischenfalles Erwähnung geschehen.

---

[1]) Sind in den Akten mit vielen Details angegeben, Kriegs-Archiv, Feldakten, 1797, Krieg in Italien.

Am 20. Oktober war eine „aus 2 Linienschiffen, 3 Fregatten und 2 anderen Fahrzeugen bestehende französische Eskadre unter Kommando des Kontreadmirals Bruyes“ in dem Ragusäischen Hafen Calamotta vor Anker gegangen. Von dort aus sendete dieser Befehlshaber am 24. einen Offizier an die österreichischen Behörden, mit der Aufforderung, Cattaro zu verlassen, nachdem die Besitzergreifung „den vorläufig geschlossenen Präliminarien ganz zuwider wäre“. Eine vom Grafen Thurn einberufene Kommission beschloss die Räumung innerhalb zehn Tagen, welche Bedingung Bruyes annahm. Während sich aber Graf Thurn in dieser Angelegenheit nach Zara verfügte (28. Oktober), ergriffen die Bewohner für das kaiserliche Regiment Partei und General Baron Brady, welcher die k. k. Truppen befehligte, sah sich genöthigt, den französischen Kontreadmiral von der ihn bedrohenden Stimmung der Bocchesen in Kenntniss zu setzen. Da während dem auch die Nachricht von dem definitiven Abschlusse des Friedens von Campo Formio eintraf, musste das französische Geschwader den Hafen verlassen und wieder nach Corfu segeln, woher es gekommen war.[1])

Schon im Juli, mithin bei Beginn der Okkupation, hatte Rukawina dem Armee-Kommando die Organisirung und Vermehrung der Kriegsmarine dringend ans Herz gelegt. Er machte dabei aufmerksam, dass von der navalen Streitmacht Oesterreichs nicht blos die Sicherheit im Adriatischen Meere und längs der Küste abhänge, sondern dass eine solche unentbehrlich sei, um „die öffentliche Gewalt in Dalmatien aufrecht zu erhalten, da die meisten am Meere gelegenen Ortschaften von der Landseite unzugänglich“ seien, „folgsam die unruhigen Einwohner nur mittelst Kriegsschiffen im Zaume gehalten werden“ könnten.[2]) Für den ersten Moment liess sich wohl nichts Anderes thun, als die einzelnen Punkte mit Kanonen zu dotiren und die k. k. Truppen den Verhältnissen entsprechend in dem Okkupationsgebiete zu vertheilen. Allerdings war in demselben ein zahlreiches Geschützmateriale vorgefunden worden, doch lautete das fachmännische Urtheil darüber: „dass sämmtliches vorgefundene Geschütz wegen seiner schlechten Laffetirung nicht allein, sondern weil auch der grösste Theil desselben sehr ausgebrannt und mangelhaft ist, in defensiven Fällen wenig Wirkung versprechen lässt.“[3])

---

[1]) Kriegs-Archiv, Feldakten, F. XIII, Nr. 16, 1797, Krieg in Italien.

[2]) Hofkriegsräthliche Akten, F. VIII, Nr. 1, Krieg in Italien, 1797.

[3]) Relation vom 15. September 1797, hofkriegsräthliche Akten, F. IX, Nr. ad 7.

Ventilirung der Kriegsmarinefrage in Folge der territorialen Veränderungen.

In Momenten, in welchen grosse politische Ereignisse die Spitzen der Regierung vollauf beschäftigen und rasches Handeln unerlässlich wird, erübrigt wohl keine Zeit zur Aufstellung und Lösung organisatorischer Probleme.

Oesterreich war plötzlich in den Besitz einer ausgedehnten Meeresküste gelangt, zu deren Behauptung die genügenden maritimen Streitmittel fehlten. Dass in dieser Beziehung Etwas geschehen müsse, fühlte man, doch bei der Verworrenheit der damaligen politischen Situation konnte sich kein klarer Gedanke entwickeln. Eines nur stand unzweifelhaft fest, nämlich dass das Kriegsmarinewesen unbedingt nicht mehr in das Ressort des Triester Guberniums, sondern in jenes der obersten Militärbehörde gehören könne. Ja bei dem am 26. August 1797 in Wien zusammenberufenen Staatsrathe erhoben sich Stimmen, den Triester Gouverneur Grafen von Brigido zur Verantwortung zu ziehen.[1]) Davon riethen aber einzelne Glieder der Kommission ab.

Der gewaltige Einfluss, den die Kommerzialbehörde während eines halben Jahrhunderts auf die Massnahmen der Regierung in maritimer Beziehung auszuüben wusste, ist eine dokumentarisch nachgewiesene Thatsache. Und daraus mussten alle übrigen Konsequenzen folgen. Das Nachgeben seitens der Regierung findet wieder seine Erklärung in der steten Besorgniss, dem im Aufkeimen begriffenen Handelswesen durch rüdes Vorgehen empfindlichen Schaden zuzufügen.

Leider blieben die Stimmen der Handelskorporation stets mächtiger, als jene der erleuchteten Staatsmänner, welche Oesterreichs Zukunft im Auge hatten.

Da im September der definitive Friedensschluss noch nicht erfolgt war, die k. k. Truppen entlang der ausgedehnten dalmatinischen Küste zerstreut standen, endlich bezüglich des venetianischen Territoriums auf der Apenninischen Halbinsel nicht unberechtigte Besorgnisse entstehen mussten, hatte der Hofkriegsrath angeordnet, Triest in genügenden Vertheidigungsstand zu setzen.

Feldmarschall-Lieutenant Baron Mack, der General-Quartiermeister, hatte bei seiner Anwesenheit in Triest am 30. September folgende Dispositionen erlässen:

---

[1]) Kabinets-Archiv, staatsräthliche Akten, 1797.

„Es werden ohne Zeitverlust drei schwimmende Batterien, jede aus drei sogenannten Peaten zusammengesetzt und jede auf sechs der 24pfündigen Kanonen, ingleichen drei doppelte Kanonier-Schaluppen, jede auf zwei der 24-Pfünder solchergestalt herzustellen sein, dass sie ganz zuverlässig noch vor Verlauf von 14 Tagen vollendet und ohne Weiteres mit Artillerie besetzt werden können. Diese schwimmenden Batterien sind bestimmt, zwischen dem Theresia-Molo und der Batterie des Lazarethes geankert zu werden. Die Zwischenräume derselben werden durch das bereits vorhandene Schiffsarmement, bestehend aus 16 Kanonier-Schaluppen, jede mit einem 24-Pfünder, 2 kleinen Chebequen, jede von 8 kleinen Kanonen als Avisoschiffe, 2 Felouquen als Avisoschiffe, derart besetzt, dass keine feindliche Flotte sich nähere und kein Bombardement, wenigstens kein sehr wirksames, auf die Stadt unternehmen könne." . . . „Hiezu werden noch einige istrische Braccieren aufgenommen, um auf weite Distanzen Nachrichten einzuholen". . . . „Aus Dalmatien werden 4 oder 6 vorhin-venetianische Offiziere, die auf der See gedient haben, nebst 100 Matrosen aus Zara und den dortigen Inseln, ferner 50 Matrosen aus Cattaro so schleunig als nur immer sein kein, nach Triest verschaffet." Des Weiteren ordnete Mack die Vertheilung der Kanonen in die Landbatterien an. Das Kommando über das ganze Schiffsarmement übertrug er dem bisherigen Flottillen-Kommandanten Simpson, während „die Direktion in allen feindlichen Gelegenheiten, so wie alle dazu gehörigen Anstalten, der bei dieser Flottille ebenfalls angestellte Bruder des Marine-Kommandanten Major Simpson" übernehmen sollte.[1])

Mit diesen Dispositionen war man weder beim Hofkriegs-, noch im Staatsrathe einverstanden. Erstere Stelle ertheilte dem General von Róos den Befehl, sich sogleich nach Triest zu verfügen, „um aus der Beschaffenheit und Einrichtung sothaner Fahrzeuge zu beurtheilen, ob diese aus Planken zusammengesetzten und auf Ankern unbeweglichen Maschinen, der Gewalt und dem Druck des Schusses widerstehen".[2])

Im Staatsrathe geschah die Bemerkung, dass der Transport von 30 der 24pfündigen Kanonen nach Triest allein den Aufwand von 9000 fl. erfordere, der 6000 beanspruchten Stückkugeln gar nicht zu denken. Dem erscheint das Votum angefügt: „Es ist dies nicht der erste namhafte Aufwand, welcher zur Vertheidigung des Triester Hafens in kurzem Zeitraume erfolgt ist, und ich muss vermuthen, dass erst jetzt eingetretene

---

[1]) Hofkriegsräthliche Akten, F. X, Nr. ad 8, Krieg in Italien, 1797.

[2]) Hofkriegsräthliche Akten, F. X, Nr. ad 5, Krieg in Italien, 1797.

Umstände es nöthig gemacht haben, eine so zahlreiche Artillerie eiligst dahin abzusenden, weil sonst solches wohl in der Zeit vor dem Friedensschlusse geschehen sein würde." [1])

Schon aus finanziellen Rücksichten mussten die an und für sich unzweckmässigen Anordnungen Mack's sistirt werden. Der erste Aufwand hätte innerhalb „14 Tagen 60.000 fl." verschlungen und die „Bezahlung der Equipage" erforderte „monatlich 12.000 fl." Die vom „Finanzminister Grafen Saurau" gemachten Einwände wollte Mack nicht gelten lassen, und darum beantragte er, Einleitungen zu treffen, „durch welche der Handelsstand in Triest zur freiwilligen Uebernahme dieses Kostenaufwandes, der hauptsächlich zu ihrem Vortheil unternommen wird, zu veranlassen sein könnte". [2]) Damit hatte Mack eine Saite berührt, welche von jeher den ärgsten Missklang ertönen liess. Die Triester Kaufleute lehnten, wie vorauszusehen, eine solche Zumuthung ab und wiesen, wohl mit Recht, darauf hin, dass nach dem Friedensschlusse von Campo Formio eine ausgedehnte Seeküste zu schützen sei, und Triest im Verhältnisse zu derselben den geringsten Theil der maritimen Schutzmittel bedürfe.

Nun trat die Kriegsmarine-Frage in eine neue Phase, und es wurden von Seite des Hofkriegsrathes Vorfragen gestellt. Nach den Antezedenzien ist es begreiflich, dass es äusserst schwierig war, mit bestimmten Anträgen hervorzutreten. Eine, und jedenfalls die wichtigste Frage war schon vor dem definitiven Friedensschlusse gelöst, und selbe gipfelte, wie erwähnt, darin, dass die Kriegsmarine in Zukunft dem Ressort der obersten Militärbehörde angehöre.

Zur Vertheidigung der Seeküsten wurde vorläufig folgende „Maxime" angenommen: „Die Küsten werden zu Wasser und zu Land vertheidigt. „Zu Wasser durch ausgesandte Fahrzeuge, wenn diese im Stande sind, mit dem Feinde sich in ein Gefecht einzulassen. Da aber die k. k. Flottille meist aus leichten Fahrzeugen besteht, so können selbe sich auf der hohen See mit dem Feinde, der in grossen Schiffen zu landen suchen könnte, in ein Gefecht nicht einlassen, sondern können nur zu Patrouille- und Wachtschiffen gebraucht werden. Sie werden auch sohin bestimmt, nur die Landtruppen in den Porti und sonstigen Landungsorten oder Porti morti von der Ankunft des Feindes zu benachrichtigen. Ausser einigen leichten Prisen, die sie machen können, ist ihnen kein Anbinden mit dem Feinde erlaubt. Allerdings war diese „Maxime" nur ein Provisorium, denn das

---

[1]) Kabinets-Archiv, Lacy'sche Akten, Oktober 1797.

[2]) Hofkriegsräthliche Akten, F. XII, Nr. ad 3, Krieg u Italien, 1797.

innerösterreichische Generalkommando hatte den Auftrag, dem Hofkriegsrathe „ein Elaborat über die Marine-Gegenstände einzureichen", welches reifliche Ueberlegung und darum geraume Zeit erforderte. Da aber eine Augmentation ausser Frage stand, musste vor Allem daran gedacht werden, die erforderlichen Marine-Offiziere bei Zeiten zu erhalten. Da Erzherzog Karl schon am 29. September die Auflassung der Rhein-Flottille angeordnet hatte, wurden Seeofficiere und Matrosen disponibel, welche in der k. k. Kriegsmarine Verwendung finden sollten.

Nach einer langen Reihe blutiger Kriege konnte das materiell erschöpfte Oesterreich nicht damit beginnen, zur Festhaltung des neuen Besitzes an der Adria die nöthigen navalen Streitmittel zu schaffen, Näher musste die Reorganisation des durch mörderische Kämpfe decimirten Landheeres liegen; denn die Verhältnisse in der französischen Republik waren durchaus nicht danach angethan, für die Zukunft Friedenshoffnungen zu erregen.

Wenngleich der erste Theil der Geschichte der k. k. Kriegsmarine mit dem Frieden von Campo Formio seinen Abschluss findet, weil das erbländische Seegebiet 1797 sowohl in geographischer als in politischer Beziehung völlig verändert wurde, so ist doch begreiflich, dass die vorstehend geschilderten, unfertigen Zustände mit geringfügigen Nuancirungen so lange währen mussten, als die grosse politische Aktion in Europa nicht zu einer endgiltigen Entscheidung gelangt war. [1])

Bedeutsam war der definitive Friedensschluss von Campo Formio. [2]) Frankreich forderte vor Allem die Begründung der cisalpinischen Republik und die Rheingrenze für seine territoriale Vergrösserung. Im Drange der Verhältnisse musste sich Oesterreich zu empfindlichen Opfern entschliessen. Kraft der Friedens-Stipulationen entsagte es dem Besitze der Niederlande und jenem der beiden Herzogthümer Mailand und Mantua (Artikel 7), dafür erhielt es (nach Artikel 6) den grössten Theil des Gebietes von Venedig auf dem Festlande mit Inbegriff der Dogenstadt, die

---

[1]) Dies geschah bekanntermassen erst nach den von Oesterreich so ruhmvoll geführten Befreiungskriegen und dem dadurch herbeigeführten Sturze Napoleons.

[2]) Wurde definitiv am 17. Oktober 1799 von Buonaparte für Frankreich und von den Grafen Cobenzl und Moorfeld und dem Marquis de Gallo für Oesterreich abgeschlossen. Die Uebergabe der vormalig venetianischen Streitmittel an Oesterreich erfolgte 1798, und bildet den Eingang des II. Theiles der Geschichte der k. k. Kriegsmarine.

venetianischen Inseln im Adriatischen Meere, den venetianischen Theil von Istrien, endlich Dalmatien. Und somit hatte die älteste Republik in Europa ihre durch den Verlauf von Jahrhunderten nicht veränderte ursprüngliche Regierungsform zu Grabe getragen. Sie war fortan dem österreichischen Scepter unterworfen, welcher dadurch und durch Dalmatien für den grossen Verlust entschädigt wurde.

In langer Reihe von Jahrhunderten beweist die Geschichte, dass die geographische Position Dalmatiens die Herrschaft im Adriatischen Meere sichert. Griechen, Liburnier, Umbrier, Toskaner und Illyrier, so lange sie Dalmatien besassen, blieben in diesem Meeresbecken Meister. Die Römer, nachdem sie während zweier Jahrhunderte acht der blutigsten Kriege um Dalmatien's Besitz geführt, errangen dasselbe endlich und beherrschten dann das Adriatische Meer. Und die Venetianer, obgleich Istrien ihnen bereits gehörte, vermochten erst von 1420 an, zu welcher Zeit Dalmatien ihnen zufiel, auf der Adria zu prädominiren. Dies thaten sie auch bis zum Untergange der Republik.

Oesterreich gewann in Folge des Friedens von Campo Formio mit einer ausgedehnten Seeküste nicht nur alle Bedingungen zu ausgebreitetem Seewesen, sondern auch eine starke geographische und politische Position in Rücksicht auf die Balkan- und Apenninische Halbinsel.

Gänzlich abgesehen von den ferneren Gefahren, welche der 1797 mit Frankreich abgeschlossene Friede in sich barg und bergen musste, drängt sich unwillkürlich die Frage auf, ob Oesterreich damals durch den Besitz einer, wenn auch kleinen Kriegsmarine, nicht eine günstigere Position dem Auslande gegenüber eingenommen hätte? Wohl würde es zu jener Zeit ebenso wenig wie heute eine Seemacht geworden sein. Aber mit dem Besitze eines Stammes geeigneter navaler Streitmittel und den davon unzertrennlichen Institutionen für Kriegsmarinewesen hätte in Bezug auf die neuerworbenen Provinzen gleich vom Anbeginn ein selbstbewusstes Ziel verfolgt werden können.

Während eines vollen Jahrhunderts befürworteten Oesterreichs Staatsmänner auf das eindringlichste die maritime Entwicklung des Littorales. Diese unausgesetzten Mahnrufe erwiesen sich stets weniger mächtig, als die Stimmen der Finanz- und Merkantilbehörden. Daraus folgte, dass Oesterreich leider nach dem Friedensschlusse von Campo Formio ausser Stande war, in maritimer Beziehung sich gegen die möglichen Eventualitäten in Verfassung setzen zu können.

Die Geschichte des erbländischen Seewesens bis zum Ende des XVIII. Jahrhunderts lehrt so recht eindringlich, in welcher Weise die Fort-

entwicklung eines Staates durch alle Jene verzögert werden kann, die nicht über den engen Kreis, welchen die Gegenwart um sie schliesst, zu blicken vermögen.

Ihnen gegenüber treten die grossen Staatsmänner in ein um so stärkeres Licht. Sie sehen hauptsächlich nur in die Zukunft, und darum wissen sie die zweifelhaften und veränderlichen Fäden der Politik derart zu knüpfen, dass der Staat durch die lange vorher vorbereitete kräftige Aktion vor dem Zufalle bewahrt bleibt. Nur zu sehr hängt das zukünftige Schicksal eines Reiches von den Massnahmen in der Gegenwart ab. Eine einzige falsche Richtung kann seinen Verfall vorbereiten, während eine weise vorhersehende, reiflich überlegte Kräftigung der Wehrmacht für lange Zeit Grösse und Glanz eines Staates zu sichern vermag.

Anhang.

1.

Schreiben des Grafen Pallavicini an den Prinzen Eugen von Savoyen, ddo. Neapel, 26. Februar 1734.[1])

(Original in französischer Sprache.)

Euere Hoheit!

In der Hoffnung, mit Gewissheit berichten zu können, inwieferne sich auf diese Marine zählen lässt, säumte ich, Euerer Hoheit früher zu schreiben. Freudig hatte ich den Vorsatz gefasst, Euere Hoheit über mein Sorgen und meinen Eifer zu berichten, welche Seiner Majestät Marine in den Stand bringen sollten, mit Erfolg wirken zu können. Aber bis zu dieser Stunde war es mir nicht einmal möglich, zu meiner Charge zu gelangen. Ueberdies fand ich Seine Excellenz den Vice-König und die Minister so wenig geneigt, meinen Diensteifer zu unterstützen, dass sich meine Bemühungen fruchtlos erweisen und meine Hoffnungen schwinden. Ich erreichte nicht einmal den Zusammentritt einer Konferenz, um durch diese zu erfahren, einerseits welche Streitmittel aus dieser (der neapolitanischen) Marine genommen werden können, anderseits welche Massnahmen bei dem gegenwärtigen Stande der Dinge zu treffen seien. Diese Unordnung ist Folge der Verwirrung, welche in diesem Lande herrscht, wobei die Bosheit übelgesinnter Leute das Ihrige beiträgt. Ungeachtet dessen schmeichle ich mir doch, aus dieser Ungewissheit zu gelangen. Und wie ich kein anderes Ziel, keinen anderen Ehrgeiz kenne, als jenen, meine Pflicht ehrenhaft zu erfüllen, erwarte ich mit Zuversicht die Entwirrung all jener Intriguen, die gesponnen werden, meine Bestrebung zu paralysiren. Wenn man nicht fortfährt, die von mir getroffenen Verfügungen zu unterbrechen, werde ich in der Lage sein, am 22. April mit einer Eskadre von vier bewaffneten, mit auserlesenen Leuten bemannten Schiffen (avec une escadre de quatre vaisseaux armés) auszulaufen (von Neapel). Ich beanspruche lediglich nur jene Fonds, welche man bisher für die hiesige Eskadre verwendete. Keinesfalls werde ich es verabsäumen, Euerer Hoheit über mein Verhalten Rechenschaft abzulegen und ich versichere, dass ich, Hochdero Genehmigung zu verdienen, stets bemüht sein werde.

Euerer Hoheit unterthänigster und gehorsamster

Comte Pallavicini m. p.

---

[1]) Kriegs-Archiv F. I, Nr. 12, 1734. (Neapel und Sicilien.)

2.

Schreiben des Grafen Pallavicini an den Prinzen Eugen von Savoyen, ddo. Triest, 24. Oktober 1734.[1])

(Original in französischer Sprache.)

Euere Hoheit!

Hoch an der Zeit ist es, das Schweigen zu brechen und Euere Hoheit zur Rückkunft und zu dem erneuert erworbenen Ruhme zu beglückwünschen . . . Nunmehr will ich den Beweis erbringen, dass ich meine Pflichten mit Gewissenhaftigkeit erfüllte, und dass alle Schwierigkeiten und die äusserste Ungunst der Zeit mich nicht hindern konnten, meine Treue und meinen Eifer für den Dienst, sowie für den Ruhm Seiner Majestät an den Tag zu legen. Wie Eurer Hoheit bekannt, begab ich mich unter so fatalen Konjunkturen nach Neapel, dass ich weder Zeit noch Mittel fand, die Marine zu formiren und zu ergänzen. Unter anderen Verhältnissen wäre dies leicht möglich gewesen. Bei all' dem wollte das Unglück, dass die Schiffe behufs der Konvoyirung eines Getreide-Transportes ausgelaufen waren. Ich traf ein einziges in Neapel, doch auch dieses war noch unter den Händen der Arbeiter. Ganz Neapel war Zeuge, mit welcher Schnelligkeit ich dieses Fahrzeug vollenden liess. Wenn der Kommandant, welcher den Befehl darüber zu führen hatte, meinen bestimmt ertheilten Weisungen nachgekommen wäre, würde der Verlust nicht zu beklagen sein. So aber mangelte diesem Manne die Entschlossenheit, im Angesichte der feindlichen Eskadre unter Segel zu gehen. Er liess es zu der traurigen Nothwendigkeit kommen, das Schiff in Grund bohren zu müssen. Bei solcher Sachlage war ich genöthigt, der Erhaltung der Galeeren-Eskadre meine ganze Sorge zuzuwenden. Gezwungen, nach Messina zu flüchten, hatte ich bei dieser Gelegenheit die Genugthuung, aus dem Hafen von Neapel im Angesichte der feindlichen Eskadre ausgelaufen zu sein. Ich führte die Galeeren durch sieben spanische Kriegsschiffe, welche vor Anker lagen, und gewann die hohe See; ja ich hätte sogar ein feindliches Fahrzeug von 76 Kanonen bei dieser Gelegenheit überwältigt, wären nicht zwei andere vom Winde begünstigt rechtzeitig als Sukkurs gekommen. Doch ich darf bei Vorfällen nicht verweilen, welche ihrer Unbedeutendheit wegen Euerer Hoheit Aufmerksamkeit keineswegs verdienen. Es genügt dies wohl, Euere Hoheit zu überzeugen, dass ich mich von dem Pfade, welchen Ehre und Pflicht vorzeichnen, nicht entfernte. In Messina angelangt, liess ich ein dort befindliches kaiserliches Schiff, welches schon früher als alt und seeuntüchtig classificirt worden war, armiren. Dessen Kommando persönlich übernehmend, eskortirte ich jene drei Bataillons, welche unter General Rutowsky's Befehl von Sizilien nach Tarent übersetzten. In der Folge kreuzte ich mit diesem Schiffe

---

[1]) Kriegs-Archiv F. I, Nr. 7, 1734. (Neapel und Sizilien.)

an der Küste von Otranto, um die Ueberfahrt eines Truppenkorps zu sichern, welches von Fiume erwartet wurde. Vorhersehend, dass dieses Fahrzeug in dem Hafen von Messina nicht sicher sein würde, beorderte ich dasselbe nach Brindisi, während ich gleichzeitig mit 2 Tartanen nach Messina segelte, um von dort die Galeeren nach Brindisi zu konvoyiren, damit sie dem Vicekönige und der Armee näher seien. Kaum hatte ich aber Messina verlassen, als mich die Unglücksbotschaft von Bitonto ereilte.

Dies brachte mich zu dem Entschlusse, Neapels Küsten zu verlassen und gegen Triest zu steuern, woselbst ich am 17. Juni eintraf. Erkennend, dass dieser Punkt dem feindlichen Angriffe völlig preisgegeben sei, entwarf ich sogleich einen Plan zu dessen Befestigung. Zur Bestreichung des Meerespiegels liess ich sogleich vier grosse Batterien errichten und mit 80 Kanonen armiren. Letztere wurden jenen Fahrzeugen entnommen, die vor mir in das Littorale gekommen waren. Den Plan zu diesen Arbeiten werde ich Euerer königlichen Hoheit unterbreiten, mir schmeichelnd, dass derselbe Beifall finden dürfte. Dem erlaube ich mir das Projekt zu einer Linie beizufügen, welche nöthig ist und wenig Kosten verursacht; vorausgesetzt, dass die Rudersklaven von den Galeeren beibehalten werden. Diese Leute sind ebenso brauchbar, wie ein Korps von Handwerkern, weil sie mit grosser Geschicklichkeit und schnell arbeiten.

Nicht verhehlen kann ich Euerer Hoheit, dass mich eine Verfügung des innerösterreichischen Hofkriegsrathes um so peinlicher berührte, als dieselbe mir ganz unerwartet kam. Zweifellos war es dieser Stelle bekannt, dass Triest bei meiner Ankunft jedweden Schutzes entbehrte, und dass sich die Bürger dieser Stadt, wie nicht minder die Bewohner der Küste in derartiger Aufregung befanden, dass sie bei dem fortwährenden Alarme Hab und Gut in Sicherheit zu bringen suchten, um bei Annäherung des Feindes fliehen zu können. Mit meinen Massnahmen sah man die Furcht schwinden; Vertrauen kehrte mit der Sicherheit zurück. Ich gewärtigte nun, dass man den Erfolg meines Eifers und Verhaltens einigermassen würdigen und nicht für nöthig erachten werde, General Baton von Schloss Gradiska hieher zu berufen. (Pallavicini unterzieht nun Baton's Leistungen im Littorale einer richtigen aber doch herben Kritik.) Es für meine Pflicht erachtend, Eurer Hoheit Aufmerksamkeit auf diese Thatsachen lenken zu müssen, gehe ich nunmehr zur Schilderung meiner persönlichen Lage über.

An der Spitze eines Korps stehend, dessen thatsächlichen Oberbefehl ich bis zur Stunde nicht erlangen konnte, muss ich zur Entscheidung drängen, ob selbes reformirt, oder blos in seinem gegenwärtigen Zustande erhalten werden soll. In steter Erwartung einer endgiltigen Erledigung der schwebenden Fragen, bleibt mir nur die harte Alternative, entweder 2000 Personen fortwährend aus meinen privaten Mitteln erhalten, oder ein düsteres Verhängniss herankommen sehen zu müssen. Vorliebe und Eifer, welch' beides ich für den Dienst und die Glorie Seiner Majestät im Herzen trage, machten es mir zur Pflicht, Mittel zu

schaffen, um das Unglück in die Ferne zu bannen. Da ich aber bis zur Stunde aus Eigenem mehr als 60.000 fl. verausgabt und nebstbei meine Besoldung nicht erhalten habe, kann ich die Last der Ausgaben nicht länger mehr tragen. Ich thue nicht recht, mein eigenes Vermögen zu vergeuden, und zwar in einer Zeit, in welcher ich nicht einmal weiss, ob man von meinem Verhalten überhaupt Notiz nimmt und an die Mittel denkt, mich wenigstens in Zukunft schadlos zu halten . . . . . Nichtsdestoweniger wünsche ich in eine Lage zu kommen, welche es mir ermöglicht, mit Ehren dienen zu können. Von solchem Gesichtspunkte ausgehend, schlug ich eine Reorganisirung der Kriegsmarine vor, und dabei von den neapolitanischen Schiffen jene Personen auszuwählen, die von gutem Willen beseelt und vertrauenswürdig sind. Es sollte ein Korps gebildet werden, welches ebenso zur See, wie in den festen Plätzen und in der Landarmee dienen könnte, wie dies der Dienst Seiner Majestät erheischen würde. Ich glaube, dass dieses Projekt, richtig ausgeführt, für die Folge so grossen Nutzen bringen könnte, dass man vielleicht die Vermehrung dieses Korps für nöthig finden dürfte. Gewiss hat es grosse Tragweite, in der Lage zu sein, das Armement von einigen Kriegsschiffen und einer Galeeren-Eskadre ausrüsten und auslaufen lassen zu können. Zum mindesten liessen sich dadurch günstige Zeitmomente voll ausnützen. Ich glaube, dass dieser Gegenstand einiger Aufmerksamkeit und auch der Anstrengung werth ist. Aber bis zu diesem Augenblicke hat man sich nicht einmal entschlossen, die hier in Garnison befindlichen Kroaten aus Triest zu ziehen, um die für selbe verausgabten Summen in Zukunft der Kriegsmarine zuwenden zu können. Man zeigte sich anfänglich hiezu geneigt, und ich kann mir nicht erklären, von wem die abermalige Gegenwirkung ausgeht. Während diesem Zuwarten steigert sich das Elend der Marine; es ist nicht mehr möglich, der Desertion Einhalt zu thun und die Katastrophe noch länger hinauszuschieben, wenn man noch länger säumt, die unerlässlichen Verfügungen zu treffen. Es gibt jetzt nur mehr zwei Wege. Der eine besteht in der vollständigen Reorganisation der Marine, der andere hingegen würde es nothwendig machen, nur einen Theil beizubehalten und nebstbei ein Artilleriekorps zu bilden. Dieses den Marinesoldaten beigeordnet, könnte nützlicher Weise zur Vertheidigung fester Plätze verwendet werden, wenn dessen Dienst zur See momentan nicht nothwendig ist. Ich wäre sehr erfreut, an einem solchen Organisationswerke unter Euerer Hoheit Oberbefehl arbeiten zu können. . . . . .

Mit Vertrauen erflehe ich Euerer Hoheit Fürsprache. Mit Freuden opfere ich mein Leben, wenn man mir Gelegenheit bietet, dies mit Ehren vollbringen zu können.

Euerer Hoheit

gehorsamster

Palla vicini m. p.

3.

Obrist-Feldtwachtmeister-Patent für den Conte Pallavicini Giovanni Luca, General der Galeeren und der übrigen Marina bestellten Commandanten. Wien, 5. April 1735.[1])

Wir, Carl, von Gottes Gnaden erwählter römischer Kaiser u. s. w. bekhennen hiemit öffentlich und thuen khundt jedermänniglich, dass Wür Unseren (Titl) Pallavicini auf dessen gehorsambstes bitten und in mildester ansehung seiner von einigen jahren hero bey Unserer Marina prästirten treü eyfrig und erspriesslichen Diensten, andurch in rebus militaribus sich erworbenen besonderen erfahrenheit, und andere Ihme anklebende rühmlichen aigenschaften, dann seines sowohl pro praeterito zu unterhalt und verpflegung erwehnter Marina ex proprijs geleisten, als annoch darzu leistenden treuherzig und ergäbigen Vorschusses wie nichtminder freiwilligen auf sich nehmung derer bey Unserer letzhin allergnädigst resolvirten augmentirung, wiederholter Marina erforderlichen unkosten, anvorderist aber aus besonderen Vertrauen, so Wür zu seiner persohn tragen, zu Unseren Kayserl. Obrist-Feldtwachtmeister allergnädigst ernennet und erhoben haben etc.

4.

Capitulation mit dem Conte Pallavicini wegen Augmentirung der Marina. Wien, 5. April 1735.[2])

Wir, Carl, u. s. w. bekennen hiemit öffentlich und thuen kund jedermäniglich wasmassen Wür mit Unseren (Titl) Pallavicini wegen augmentirung Unserer aus dem Königreich Neapel in das Litorale austriacum herübergekommenen Marina folgende Capitulation errichten lassen; alss

1mo Erbiethet und verobligiret sich ermelter graf Pallavicini den jezigen Fuess della Marina auf 1200 Köpf zu vermehren und daraus zwey Bataillons, nemblichen eine von 600 Mateloten und die andere von 600 Soldaten zu formiren, dergestalt, dass wo ohnedem noch 300 Mateloten und 100 dienstbahre Soldaten vorhanden seynd,

2do er zu completirung deren auf beede Theil antragenden 600 Köpfen den fürseyenden abgang der 300 Mateloten und 500 Soldaten, in zeit zweyer Monather mit lauter wohl tauglichen leuthen ersezen und dermahlen die Mateloten, weillen sie gleich dörften gebraucht werden, folglich in ihrer wissenschaft alschon erfahren seyn müssen, nicht allein in dem adriatico und denen I. Ö. See-Porti zusammen zu suchen, sondern auch ex Mediterraneo herzubringen,

---

[1]) (Kriegs-Archiv 1735, Bestall. Pat. 6525.)

[2]) (Kriegs-Archiv 1735, Bestall. Pat. 6488.)

nicht weniger alle in aufwerbung erstgedachter Mannschaft immer hervorkommen mögende anstände und unkosten auf sich nehmen, die Soldaten gleichfahls auf eigene Spesen behörig mondiren und mit ober- und unter gewehr versehen, weithers

3^{tio} zu denen zur unterhalt und verpflegung erwehnter 1290 Mann und 600 Ciurme erforderlichen 12.000 fl. ex proprijs all Monathl. 4000 fl. mithin auf 9 Monath von gegenwertigen Monath April anzufangen, jedoch für diss jahr allein beytragen wolle, und solle; dagegen aber thuen Wür

4to Ihme Grafen Pallavicini zu Unseren Kaysl. Obristen allergnädigst ernennen und hiernächst

5to allermildest eingestehen, dass Er Unser Obrister in allen Unseren Erbkönigreichen und Landen, auch in mehrern orthen auf einmahl, die freue anwerbung obbesagter anzahl der 500 Marina Soldaten auch mit offentlichen trommelschlag vorkerren und

6to die in den Päbstlichen oder venetianischen territorio antreffende Kays. Deserteurs ohne anstand aufnehmen, und für alle Zeit beibehalten könne und möge, da inzwischen Wür

7mo sowohl wegen seiner de praeterito in Unseren Diensten angewendeten Spesen und dahero an Unser Aerarium zu machen habenden billichen anforderung alss ratione deren oberwehntermassen zu Verpflegung besagter 1200 Köpfen, für diss jahr ex proprijs monathlich beytragenden 4000 fl. durch Unsere Kaysrl. Hof-Cammer ein ordentliches abgleich- und rebonificationsversicherungs-Instrument werden und Ihme Unseren Obristen zuefertigen lassen; dann sollen

8vo gedachte zwei Bataillone della Marina jederzeit und solang Sie quatales stehen bleiben, auf den nemblichen Fuess Unserer übrigen Kaysl. Infanterie-Regimenter erhalten, mithin Unserem (Titl) Pallavicini hierüber die nembl. Jurisdiction und privilegien, welche andere Unsere Obriste bey denen Ihnen verliehenen Regimentern geniessen, zu statten kommen; hernachmahls aber, und da Wür solche etwo fernershin nicht mehr beyzubehalten für Unseren Dienst zu seyn findeten, Ihme mehrerholt Unseren Obristen

9no entweder zu dem Bataillon deren Soldaten noch andere zwey Bataillons zuezusetzen und zur anwerbung sothaner zwey Bataillons die nöthige Spesen aus dem Verkauff deren alssdan uns ohnedem unuzbahren Kriegsschiffen, Galeeren und anderen zur Neapolitanischen Marina gehörigen geräthschaften herzunehmen, sofort auch ein Kays. Regiment daraus zu formiren erlaubt seyn, solches aber vor 5 Jahren nicht wieder reduciret, oder fahls Wür sothane Formirung des neuen Regmts zu Unseren allerhöchsten Dienst nicht ermesseten, Ihme eröffneten Unseren Obristen ein anderes Kaysl. Regmt. allergnädigst verliehen oder endlichen, im Fahl weder ein noch anderes nach denen sich ergebenden Conjuncturn thuentlich erachtet würde, Ihme berührten Unseren Obristen, die zur anwerb- und verschaffung deren samentlichen mondouren auch

ober- und untergewehrs für die dermahlen zu Formirung des Bataillon von Soldaten und eines anderen von Mateloten ex proprijs aufwendende erweissliche Spesen, worüber sogleich nach Formirung gedachter zweyer Bataillons die liquidation mit Unseren Kais. . . . ambt zu pflegen seyn wirdet una cum Interesse aus Unserem Kaysl. aearario verabfolget und respect. hinwiederumben ersezet werden ; alles getreulich etc.

5.

Gehorsamb-Patent für den Obristen Pallavicini auf die errichtende zwey Battaillonen, eines von Mateloten und eines von soldathen. Wien, am 5. April 1735.[1])

(Carl.)

Wir, Carl, u. s. w. . . . dass Wür Unserem (Titl) Pallavicini auf sein unterthänigstes bitten und in mildester ansehung seiner Unss Treu eyfrig und erspriesslich gelaisten, auch annoh continuirenden sehr nuzlichen Kriegsdiensten, jedesmahlen bezeugten schuldigkeit, bravour und stattlichen Vernunft, in militaribus erlangten gutten erfahrnuss und anderen besizenden ruehmblichen aigenschaften, anforderist aber aus besonderem vertrauen, so Wür in seine person gesezet: die von der aus dem Königreich Napoli an das littorale austriaco herübergekhommenen Marina formirenden zwey Battaillonen, eines von Mateloten und das andere von soldathen, allergnädigst verliehen, und ihme darüber für Unseren würkhl. Kaysl. Obristen bestellet haben etc.

6.

Bericht der Buchhalterei über die Rechnungslegung von Seite des Marine-Kommandanten Grafen Pallavicini, vom 5. April 1737.[2])

Gnädige Herrn!

Nachdem wir blos allein mit Inventirung deren untern 16. Martij jüngsthin durch den kaiserlichen General-Wachtmeister, Herrn Conte Pallavicini eingereichten Conti Generali vom 20. März 1734 bis letzten Oktober 1736, nebst dazu in sechsundfünfzig eingebundenen Fasciculis befindlichen Particular-Conti und Menge der anhängigen Quittungen bis 10 Tag beständig zubringen, um hierüber das pro interim abverlangte Recepisse hinausgeben zu können, so haben wir bei solcher superficialen Einsicht der Beilagen abgemerket, dass bei nächstens vornehmenden ordentlichen Examine der Hauptanstand sich meistens darum

---

[1]) (Kriegs-Archiv 1735, 6487.)

[2]) Registratur des k. k. Reichs-Kriegs-Ministeriums.

uns in den Weg legen wird, weil die gewöhnlichen commissariatischen Monat-Tabellen, wie auch die principaliter erforderlichen Verpflegs- und Gebührsentwürfe durchgehends nicht beigelegt worden, mithin wir unmöglich wissen, viel weniger affirmiren können, ob die auf die Kaiserliche Marina und das dabei befindliche Regiment als Bataillon, nahmhaft in Ausgab kommende Unterhaltungsgelder gebührmässig abgereichet, folgsam Instruktionsmässig zu passiren sind.

Man hat zwar von Seiten dieser Kaisl. Hofkriegsraths-Buchhalterei im Mai und Juni verwichenen Jahres zwei Projekte verfasst, auch wohlermeldeten Herrn Generalen hinaus ertheilt, wie die damals von ihm exhibirten zwei Summarie Ristretti in eine beiläufige Rechnungsordnung einzuleiten und signanter mit denen commissariatischen Revisions-Monat-Tabellen und Verpflegs-Entwürfen zu belegen waren; es ist uns aber bei obbesagt, dieser Tage überreichten zweien Conti Generali mittels einer dagegen verfassten und bei denen Actis zugelegten Anmerkung, darauf geantwortet worden, wie nämlich es nunmehr Rechnungsgebenderseits nicht möglich wäre, die Tabellen und Entwürff von einem Kriegs-Commissario gefertigter eingeben zu können; gestalten die Marina de praeterito nicht hat können auf den Fuss der Kaiserlichen Truppen regulirt werden. Und wenn man vorgesehen hätte, dass man diese Instructiones anbegehren sollte, so wäre man auch bedacht gewesen, solche auf die Art einzugeben, welches jedoch künftig geschehen sollte, wenn vom Kaisl. General-Kriegs-Commissariatsamt ein Subjectum zu Unterschreibung der Conti und Monat-Tabellen des effektiven Standes und Zahlungs-Rechnungen deputiret wird.

Nun will man es dahin gestellt und endlich, jedoch bei höherer Approbation, es dabei bewenden lassen, so lang die Marina in dem Königreich Neapel und bis ihre Ankunft in Trieste, und zwar unter einer besonderen Hof-Conferenz und Direction Seiner Excellenz des Herrn Hofkanzlers Grafen von Sinzendorf und Herrn Marchesen Perlas bis letzten März 1735 gestanden, und ihre Unterhaltungsgelder meistentheils aus den neapolitanischen Postamts-Gefällen gezogen, dass man diese commissariatische Formalität, wozu Herr General Pallavicini, vermög gegebenen Nachricht, ohnedem keine Instruction gehabt, nicht hat beobachten können.

Nachdem aber a 1. April 1735 besagte Marina immediate unter des löblichen Kaisl. Hofkriegsrathes Ober-Commando gekommen, daraufhin auch wegen dero weiteren Besorgung ein gemeinschaftliches Concert allhier per modum einer zweifelsohne mit Beistimmung wohlberührten Herrn Generalen Pallavicini errichteten Capitulation beschlossen und ihm, Herrn Generalen, durch die löbl. k. k. Hofkammer unter dato Gratz 2. April 1735 zur Nachricht und Sicherheit per rescriptum, so anjezo unter denen kurzhin übergebenen Rechnungs-Acten originaliter zuliegt, der Ordnung nach zugefertigt worden, und darin Puncto 3 expresse vorgesehen ist, dass die aus dem Triester

Ober-Mautamt successive erhebende Gelder gegen commissariatische Gebührs-Entwürfe an die Marina ausgezahlt werden sollen, so ist uns die behebliche Ursache unbewusst, warum wiederholter Herr General diese vorgeschriebene Norm nicht hat befolgen, sondern die anjezo überreichten Monat-Tabellen, wie auch Zahlungslisten blos allein von seinen untergebenen fünf bis sechs Oberoffizieren nomine caeterorum unterfertigen und solchergestalten bis Ende October 1736 der Hauptrechnung hatte beilegen lassen. Dass also bei diesen rechnungslegenderseits vorwaltenden Umständen, es nunmehr dahin ankommt, womit über nachstehende Umstände von Euerer Excellenz und Gnaden ein decisum abgefasst und zu unserem ferneren Verhalt und Legitimation, auch bei Abkürzung vieler andern entstehen mögenden Bedenklichkeiten uns zugefertigt werde, und zwar:

1. Ob die de praeterito, das ist vom 20. März 1734 bis Ende März 1735, sub tempore conferentialis et directionis an die Marina zur Verpflegung gegen alleinige Quittungen der Oberoffiziere bezahlten Gelder, wie auch an verschiedene andere Parteien zur Notdurft deren Kriegsschiffen und Galeeren für erkaufte Materialien und Requisitten, auf Medicamenten und Medicos, dann mehr dergleichen Rubriquen in Aufrechnung kommende Geld-Posten, auf die von denen Percipienten durchgehends beigelegte Particular-Quittungen, dann in den Ausgabs-Specificationen circa finem von dem Herrn Generalen Pallavicini jedesmal mit Handschrift und Pettschaft zur Legitimation des Zahlmeisters beigerückte Certification wir ohne weiters sollen passiren lassen.

2. Die a 1. April 1735 bis letzten Oktober 1736 gegen, wie oben erwähnt, alleinig von den Oberoffizieren monatlich unterfertigten Standes-Tabellen und Zahlungs-Quittungen verabfolgten Gelder; nicht weniger die für Requisitten und andere Bedürftigkeiten, als: Erkauf und Zurichtung einiger Fregatten, kleinen Feluken und Trabacollen; dann Fortification zu Trieste und Fiume angerechnete namhafte Auslagen, wann solche mit deren Percipienten-Quittungen und des Herrn Generalen Pallavicini Certification beigelegt sind.

3. Werden in verschiedenen Conti auf einen gewissen Capitaneo Feretti ohne seine eigenhändige Quittung, jedoch mit unterstehender Pallavicinischen Certification monatlich 120 Gulden, und diese ungefähr auf 12 Monat mit 1440 Gulden für seinen Qua-Agent der Marina in Wien ihm aufgetragen sein sollende Sollicitatur, als eine Bestellung eingestellt; dergleichen Agentens-Unkosten aber, wie ohnedem bekannt, werden bei den kaiserlichen Regimentern nicht gestattet, dem aerario particulariter aufrechnen zu können, sondern pflegen von den ordinari Regiments-Unkosten ohne aerarij Entgelt bestritten zu werden.

4. Findet sich a dato 7. August 1733 als a die hic Viennae apud supremam conferentiam maritimam depositi Juramenti monatlich 1000 fl. in Ausgab, welche öfters wohlgemeldtem Herrn Generalen Conte Pallavicini als ein Salarium vermög eines kaiserlichen Dekretes, welches derselbe wie gnädig

bekannt, vor der untern 17. Mai abgewichenen Jahres fürgewesten Cameral-Commission in Originali produciret, uns aber in Copia zugestellet, allergnädigst verliehen werden. Ob nun sothanes Salarium a supra dicto die depositi Juramenti, aut a die susceptae possesionis (wie dieses letztere in dem angezogenen kaiserlichen Decreto klar exprimiret ist) dieser Terminus susceptae possesionis aber uns unbewusst ist, zu passiren sei? oder aber erst vom 20. Martij 1734, massen der überreichte Conto generale primo gleich Eingangs mit diesen Worten meldet: „dal quale apparisse, che sotto li 20. Marzo 1734 il Signore Generale Conte Pallavicini pigliò il Supreme Commando della Marina", mithin unseres Erachtens der Tag der Installation und Officj Susception sein dürfte, folgsam auch das Salarium zu Folge des kaiserlichen Decreti und sonst gewöhnlichen Observanz erst ab illo die passirlich aufgerechnet werden könne, hierüber ermangelt zu dato bei dieser kaiserlichen Hof-Kriegs-Buchhalterei das sonst gewöhnliche Intimatum oder Auflag.

Occasione nun dieser vorgestellten vier Principal-Anstände sind wir des gehorsamsten Vortrages, dass der zu Censurir- uud Ausarbeitung dieser marinarien Z. Conti Generali bestellte Raith (Rechnungs-) Rath Kartl entweder vor ein hochlöbliches Cameral-Gremium oder subdelegirenden Commission mit Beibringung ein und anderer Conti vorgefordert werden möchte, damit Euere Excellenz und Gnaden die Einricht- und Belegung wenigstens superficialiter selbst einsehen, und nach solcher genommenen Einsicht, als in einen das kaiserliche Aerarium durch 32 Monat gleichwohlen über 400.000 Gulden zu stehen kommende Rechnungswerth desto füglicher deliberiren, concludiren und uns vorbescheiden mögen.

Weiters sollen wir auch pflichtmässig vorstellen, dass vermög einer unterm 19. Juli 1736 an die kaiserliche Universal-Bancalität erlassenen Cameral-Intimati die Gebühr der Marina den Monat 8000 Gulden a 1. Juli bis Ende Oktober 1736 mit 32.000 Gulden der Länder-Repartition einverleibet zu werden assigniret worden: hieran aber nach einer von dem Herrn Generalen Conte Pallavicini mediante des Intendento Gasparo Trezzi erstatteten Nachricht Nichts eingegangen, sondern wohlersagter Herr General bemüssigt worden sei, diese erforderlich geweste 32.000 Gulden ex propriis vorzuschiessen. Wir wären demnach des unvorgreiflichen Erachtens, dass obberührt untern 19. Juli erlassene Assignation sowohl bei der löblichen Kaisl. Universal-Bancalität als General-Commissariat, im Fall solche gleichfalls dahin ergangen, nunmehro reddressirt und annullirt werden möge.

Nachdem Herr General Pallavicini auf eine unterm 29. Mai 1736 ergangene Kaiserliche Assignation seine bis Ende Juni ejusdem anni angeforderte Anticipation der 160.000 Gulden durch Bancal-Assecurationes, nicht weniger die a 1. Juli bis letzten Oktober 1736 als eine mehrmalige Anticipation weiters praetendirende 32.000 Gulden, laut eines unterm 21. März 1737 an die Kaisl. Universal-Bancalität ausgefertigten kaiserlichen Befehles, folgsam über

beide Posten per 192.000 fl. seine Consentirung bereits erhalten, so wäre, unmassgeblich vorschreiblich von dem General die von dem Ober-Mauthamt zu Triest über die dahin A° 1735 als eine Anticipation abgeführte 36.000 Gulden ausgefertigte und zu dato in seiner Hand befindliche Erlags-Quittung in Originali abzufordern und uns zu Beobachtung des Weitern zuzustellen.

Was aber die wegen seines obbesagtermassen successive gethanen Vorschusses für Interessen, Censarien und Provisionen über 18.000 Gulden in Aufrechnung gebrachten Gelder anbelangt, hierüber werden wir, wenn die Rubrik das Examen passirt ist, wie weit und wie hoch solche vermög den kaiserlichen Befehlen vorgeschrieben, folgsam richtig oder nicht richtig sind, unsere Relation im Besonderen abstatten.

Uebrigens sollen wir auch gehorsamst hinterbringen, wasmassen uns sichere Nachricht zugekommen, dass der effective Stand der gesammten Marina mit Anfang März dieses Jahres in 450 Köpfen bestanden, denn so genanntes Diarium und Mantenimentum pro dicto mense nur auf 1602 fl. 21 kr. sich belaufe, und wann man zu denen extra ordinari benöthigten Auslagen ungefähr 1400 fl. beisetzt, so wäre nach diesem Antrag die monatliche Gelderforderniss dermalen höchstens auf 3000 fl.; warum aber hiezu a 1. November 1736 und so fort monatlich 8000 fl. angefordert und etwa angewiesen werden wollen, hierüber sind uns des Herrn Generalen Conte Pallavicini muthmasslich besonders habende und denen höheren Kaiserlichen Stellen unzweifelhaft communicirte Ursachen nicht bekannt. Es wären aber solche zu unserer in Sachen ferners benöthigten Notiz und vorläufigen Direction gleichwohlen erforderlich zu communiciren, und zwar um so mehr, als nach bereits verstrichenen etwelchen Jahren wegen Verpfleg- und Bezahlung der Marina weder dieser Kaisl. Hof-Kriegs-, noch Commissariats-Amts-Buchhalterei zu dato kein verlässliches Regulamentum zugestellt worden, der Ursachen wegen man dann auch bei dermalen vornehmenden Rechnungs-Examine all' dasjenige, was Rechnungslegender seither in Ausgab gestellt und endlich mit Quittungen belegt ist, mehrentheils wird sohin passiren müssen lassen, ohne fundato zu zu wissen, ob ein solches der Kaisl. Ordonnanz gemäss geschehen ist oder nicht.

Bei welch' obig vorgestellten Bewandtniss nun werden Euere Excellenz und Gnaden von selbst eine höchste Nothwendigkeit zu sein befinden, dass in Causa einer stabilirenden Verpfleg- und Bezahlung der Marina ehebaldigst ein Regulament unmassgebig concertirt, hienächst auch an seinen betreffenden Ort zur schuldigsten Observanz ausgefertigt, insonderheit aber das Kaisl. General-Kriegs-Commissariats-Amt befehligt werden möchte, damit selbes einen kaiserlichen Kriegs-Commissarium oder wenigstens einen Amts-Offizier dahin instruiren und zu dem Corpo der Marina allergnädigstens absenden solle, welcher zu Unter-, sodann Ausfertigung der gewöhnlichen Monat-Tabellen und Verpflegs-Entwürfen, wie auch zur Authentication deren erkaufend und zu Allerhöchsten Herrn-Dienst verwendenden Requisitten und Materialien, wie auch übrigen Extra-

bestreitungen mit seiner jedesmal beifügenden Unterfertigung capace zu sein befunden werden möchte.

Wien, am 5. April 1737.

Johann Luchs m. p. Johann Michael Pachner m. p.

Franz Mardschleger m. p. Paul Compers m. p.

7.

Die Marine-Konferenz an den Grafen Joh. Luca Pallavicini, Kommandanten der Seemacht Sr. Majestät.[1])

(Original in italienischer Sprache.)

Es ist unerlässlich, den Anforderungen der Zeit nachzukommen; die Konferenz, welche nach reiflicher Ueberlegung mehr den Ausgang als den Anbeginn der Dinge in's Auge fasste, hat viele Schwierigkeiten gefunden, wenn sie die Absicht hätte, zur Wahrung des kaiserlichen Ansehens die See-Rüstungen fortzusetzen, da in der gegenwärtigen Zeit nicht allen Anforderungen genügt werden kann, die sie mit sich bringt, um die Besoldungen regelmässig zu vertheilen, wenn die Thatsachen den Verheissungen nicht widersprechen sollten. Indessen in Anbetracht aller Berichte des hochgeborenen Herrn Kommandanten bis zum gegenwärtigen vom 2. August (ausser dem Schreiben vom 6. desselben Monats, welches dienstlich durch das Sekretariat ausgefertigt wurde), hat sich die Konferenz für nachfolgende Vorschläge entschieden.

Bei dem Umstande aber, als für die Berathungen über diese Punkte die persönliche Anwesenheit des Herrn Kommandanten nicht zu Gebote steht, hat die Konferenz für gut befunden, ihm durch einen Kourier jenes mitzutheilen, was aus vielen Ursachen und Rücksichten für geboten und angezeigt erscheint, um mit möglichster Beschleunigung seine Wohlmeinung zu erfahren, damit Seine Majestät mit mehr Sicherheit entscheiden könne.

I. Die Konferenz war daher der Ansicht, dass je eher desto besser die geeigneten Massregeln zu treffen wären, die Schiffe und Galeeren abzurüsten, um die bedingt grossen Auslagen für ihre Erhaltung zu vermindern, damit mit irgend einer ehrbaren Unterstützung der deutschen Länder weiter vorgegangen und jene Offiziere erhalten werden könnten, welche der hochgeborene Kommandant für nothwendig erachtet, beizubehalten, nachdem es nicht Sache der Gnade Seiner Majestät ist, die Verdienstvollen zu entlassen, besonders jene, welche sich geopfert haben und mit wahrer Treue und Festigkeit seinem Banner gefolgt sind.

II. Nach diesen Gedanken ergibt sich die Nothwendigkeit, jene Kompagnien des Marine-Regimentes beizubehalten, welche mit jenen der Grenadiere beisammen sind, und die Konferenz ist der Ansicht, dass diese Miliz gegenwärtig

---

[1]) Haus-, Hof- und Staats-Archiv.

als Aushilfe nach Sicilien geschickt werden soll, wo es an Mannschaft fehlt, um die bedeutenden Plätze dieser Insel zu besetzen.

III. Denkt die Konferenz daran, dass ein guter Theil der Artilleristen, welche auf den Schiffen und auf den Galeeren dienen, aus Sicilien genommen werden könnte, und zwar blos jener Theil, welchen der hochgeborene Kommandant als bis zu dem Momente unbedingt nothwendig erachtet, wo die Besorgniss aufhört, dass die Feinde die Absicht haben könnten, die Stadt Triest zu zerstören oder unsere kleine Marine wegzunehmen oder in Brand zu stecken.

IV. Was die Ruderer anbelangt, wird beabsichtigt, diese bei den Fortifikationen oder in Karlstadt oder in anderen Plätzen Ungarns verwenden zu lassen, die Artillerie und übrigen Kriegsausrüstungsgegenstände im Arsenale oder in der Stadt Triest unter Dach zu bringen, wenn der hochgeborene Kommandant der Meinung ist, dort die drei Schiffe unterzubringen; während bezüglich der Galeeren er keiner anderen Meinung sein könnte, als dass sie im dortigen Hafen verbleiben sollten und dass die Stadt verpflichtet würde, aus zubaggern, damit im Falle des Bedarfes eine grössere Wassermenge vorhanden sei und sie nicht aus Mangel an Tiefe Schaden leiden.

V. Dann wären die Schiffe des grösseren Schutzes und der geringeren Kosten wegen in Portorè oder in Buccari unterzubringen. Weiters könnten mit einem Theil der Geschütze die Batterien in Portorè armirt und das Uebrige im Kastell von Buccari aufbewahrt, so wie die Schiffs- und Kriegsgeräthschaften in einigen Magazinen des erwähnten Kastells untergebracht werden, weil sie dort sicherer wären als in Portorè.

VI. Aus dem vom Sekretariat dienstlich ausgestellten Schreiben Nr. 6 wurde die Verbesserung, welche der hochgeborene Kommandant in Bezug auf den Hafen von Buccari beabsichtigt, entnommen, weil die Anker nicht sicher sind, daher die Ankertaue wegen der unermesslichen Tiefe zu gerade bleiben.

Dieser Verbesserung liegt der Gedanke des verstorbenen Cavaliere Deichmann zu Grunde. Derselbe behauptet, dass in Buccari jedes Schiff, ob gross oder klein, gegen die Gewalt der Bora geschützt werden kann, indem die Schiffe mit guten Ankertauen an beiden Seiten der benachbarten Berge ausser den gewöhnlichen Ankern, die man in das Meer senkt, verteuet werden.

VII. Allein die Konferenz, welche glaubt, dass die Schiffe gegen die Seestürme in Portoré sicherer sein müssten, war über eine Relation ganz erstaunt, welche der Oberst de la Merveille an das Sekretariat am 2. August erstattete und worin er angibt, den Grund der Gewässer in Portorè von 4 zu 4 Fuss sondirt zu haben. Er behauptet, dass die Galeeren dort nicht untergebracht werden können, dass dort nicht mehr Raum als für 2 Kriegsschiffe sei, und dass er aus Ursache des Riffes, welcher sich von der Erdzunge gegen den Eingang auf Kabellänge erstreckt, selbst das nicht wagen möchte.

VIII. Um ins Klare über diesen sich ergebenden Widerspruch zu kommen, wünschte die Konferenz, dass der hochgeborene Graf und Kommandant, wenn

er im Stande sein wird, sich an den Hof zu begeben, den Weg über Fiume machen sollte, damit er sich in Portorè und in Buccari an Ort und Stelle verfüge, in Portorè die Gewässer sondiren lassen könnte, um mit Sicherheit zu erfahren, ob dort die Schiffe und Galeeren und in welcher Zahl vor Anker liegen könnten.

Bei derselben Gelegenheit, indem er in den Kanal von Buccari einfährt, könnte er beobachten, ob das Projekt des Cavaliere Deichmann ausführbar, und zwar, ob es möglich sei, die Schiffe mit Ankertauen an den beiden Seiten der nahen Berge zu verteuen.

IX. Zum Schlusse also, um über die vorhergehenden Punkte entscheiden zu können, benöthigt die Konferenz noch Folgendes zu wissen:

Welche Zahl von Offizieren und Soldaten der Marine könnte als Aushilfe nach Sicilien bestimmt werden?

Wie viele Grenadiere mit ihren zugehörigen Offizieren?

Welche Zahl an Artilleristen könnte man überhaupt abschicken und wie viel würde der Sold, welcher durchgehends den Offizieren, Soldaten, Grenadieren und Artilleristen zu verabreichen wäre, betragen? Ein ausführlicher Standesausweis wäre dann dem Vizekönig in Sicilien zu übersenden, nachdem sie von dessen Lande in der Folge gezahlt werden.

Welche Zahl von Offizieren, Werkleuten, Artilleristen, Seeleuten und Ruderern würde zu unterhalten bleiben, und was würde es monatlich betragen?

Wann und zu welcher Zeit alle diese Leute der Konferenz zur Verfügung stehen, um sie zur Einschiffung als Unterstützung für Sicilien absenden zu lassen; denn je eher dies geschehen könnte, desto besser wäre es, weil jetzt die Feinde in jenes Königreich noch nicht eingefallen sind.

Uebrigens was die See- und Werkleute anbelangt, wird der hochgeborene Kommandant diejenigen wählen, welche nothwendiger Weise, wie oben gesagt, im Stande zu bleiben hätten, sei es, dass nach seiner Ansicht die Schiffe gegenwärtig in Triest zu verweilen, oder dass sie später zur Ueberwinterung nach Portorè oder nach Buccari abzusegeln hätten; und im Falle, als es nothwenig wäre, dass die Schiffe in Buccari oder in Portorè überwintern müssten, so wird die erforderliche Anzahl von Schiffsleuten beizubehalten sein, wenn es nicht leicht wäre, den Bedarf zeitgerecht im Küstengebiete aufzubringen.

Nachdem die Konferenz diese ihre Gedanken im Vertrauen dem hochgeborenen Kommandanten mittheilt, so wird es Sache seiner Klugheit sein, nicht verlauten zu lassen, was geplant wird.

Auch wird ersucht, mit möglichster Schnelligkeit zu antworten, und mit aller Offenheit seine Gedanken Punkt für Punkt an die Hand zu geben, Alles wohl zu erwägen, was ihm seine eigenen Anschauungen eingeben und woran die Konferenz nicht gedacht hat.

Ueber die beiden Straffälle, welche Gegenstand einer exemplarischen Ahndung sind u. zw. der stattgefundene Aufstand auf dem Schiffe „Heil. Elisabeth"

in Fiume, dann die Flucht einiger Gefangenen, welche der Unterzuchtmeister der Galeere, Kapitän Josef Cirillo begünstigt hat, werden mit der gewöhnlichen Post die Entscheidungen der Konferenz dem hochgeborenen Kommandanten zukommen.

Wien, am 11. August 1734.

(L. S.)

Graf Filipp v. Sinzendorff, der Marquis v. Villasor, der Marquis v. Rialp, Benedikt di Lovella m. p.

8.

Die Marinekonferenz, abgehalten zu Laxenburg, am 20. Mai 1735.[1])

(Original in italienischer Sprache.)

Anwesend: Graf von Sinzendorff, Hofkanzler; Herr von Villasor, Präsident des spanischen Rathes; Herr von Rialp, Staatssekretär.

Die Konferenz hatte erfahren, dass Euere Majestät unterdessen und ohne daraus eine Folge zu ziehen, den Hofkriegsrath beauftragten, insoferne es die Truppen betrifft, welche der Marine angehört haben, hauptsächlich damit sie den Landdienst im österreichischen Littorale versehen könnten und ihm desshalb die Verfügung über die Schiffe und Galeeren zum Zwecke der Bedeckungen, welche nothwendig werden könnten, übertragen, was aber allgemein anders gedeutet wurde, als der Wortlaut der allerhöchsten Entschliessung Euerer Majestät aussprach.

Es erachtet die Konferenz, welcher Euere Majestät die Marine mit ihren Dependenzen völlig zu unterstellen geruhten, um zu vermeiden, dass sie des Uebereifers oder der Nachlässigkeit beschuldigt werden könnte, und dass es angemessen, ja sogar nothwendig sei, Euerer Majestät einige Fragepunkte über Obliegenheiten zu unterbreiten, welche sonst in Zweifel bleiben könnten, ohne dass sich die besagte Konferenz oder der Hofkriegsrath damit befassen würden, wenn Euere Majestät nicht geruhten, zu bestimmen, wer sich um dieselben anzunehmen habe.

Die zweifelhaften Fragepunkte sind folgende:

1, Wer muss in Portorè eine grosse Menge von Eisenbestandtheilen, Geräthschaften und Materialien, welche schon angeschafft und bezahlt sind, verwahren, nebst vielen Tausenden Zentnern von Puzzolana, welche man von Neapel für die Bauten jenes Hafens kommen liess?

2. Wer ebenso müsste die Aufsicht über die Arbeiten von Portorè führen, um nicht diese Bauten daselbst wieder zu Grunde gehen zu lassen?

3. Wer soll die Sorge für die Aufbewahrung des theils in den, von der Konferenz in den Wäldern Euerer Majestät erbauten Baracken, theils noch in den

---

[1]) Haus-, Hof- und Staats-Archiv.

Wald-Domänen liegenden Schiffbauholzes haben, nachdem durch den Verlust des Königreiches Neapel mittlerweile Mangel an Mitteln eingetreten ist, um selbes unterbringen zu können?

4. Wer soll beauftragt sein mit der Aufbewahrung des anderen Schiffbauholzes und der vielen Eisenbestandtheile, Materialien und anderen Gegenstände, welche schon in Triest für den Dienst der Marine angeschafft und bezahlt waren, dort jetzt in einigen Baracken unter der Direktion des Kapitäns Dr. Filipp Belando, welcher den Titel eines Superintendenten des Arsenals hatte, untergebracht sind?

5. Wer muss die Patente für die Schifffahrt vertheilen? Soll dies die Konferenz weiter thun, wie sie es bis jetzt, obzwar unberufen, gethan hat, und welche zur grösseren Vorsicht demüthigst bittet, um zu wissen, ob Euere Majestät in Bezug auf sie andere Verfügungen zu treffen gewillt sind?

6. Wer muss die weitere Sorge tragen, um den Prozess zu beenden, welcher schon seit einigen Monaten in Triest gegen die Schuldigen und Mitschuldigen des auf dem Schiffe „Heil. Elisabeth" zu Fiume mit nicht geringen Anzeichen einer beabsichtigten Empörung bei Annäherung des Feindes, erregten Aufruhres, welcher Todesfälle und schwere Verletzungen zur Folge hatte? ob die Konferenz, durch welche der Auftrag zur Aufnahme des gerichtlichen Verfahrens ergangen ist — oder der Hofkriegsrath?

7. Wer muss die früheren und auch die von Pallavicini bis zum Tage, wo die Marine durch die Zeitverhältnisse provisorisch von Euerer Majestät dem Kriegsrathe unterstellt war, nicht vorgelegten Rechnungen durchsehen und prüfen, damit über die von Pallavicini geschehenen Einlieferungen die Bedeckung ertheilt werden könne? Nachdem er aus dieser Ursache die Verwaltung auf eigene Rechnung führte, ist es nothwendig, nach den alten Vorschriften die Rechnungsabschlüsse zu prüfen und ebenso vice versa bei den Empfängen sowohl das von ihm empfangene Geld, als auch die vom Vice-Könige von Neapel erhaltenen Lebensmittel sammt Munition, dann die vom Vice-Könige in Sicilien ihm erfolgten andern Lebensmitteln aufzunehmen.

Ueberdies müssen ebenso auch in den Marinerechnungen die Summen des Geldes und der Lebensmittel, welche ihm die Konferenz, als die Schiffe und Galeeren schon im Littorale waren, angewiesen hat, eingestellt werden, und so auch ähnlich die anderen, durch die Hofkammer besorgten Lebensmittel, welch' letztere über die vielen Lebensmittel auch noch 2700 Gulden gab. Hier ist nun der Fall, Eurer Majestät vor Augen zu halten, dass Pallavicini, bevor er noch in den Dienst der Marine eingetreten ist, verpflichtet war, im Bedarfsfalle Lieferungen für die Marine bis zu 150.000 Gulden zu besorgen, gegen Anweisung in 6 Jahren auf das italienische Postgefälle zu 5 Perzent und auf längere Zeit gegen Anweisungen in Deutschland.

Indessen hero mit Bezug auf diese 7 Fragepunkte scheint es nothwendig, dass Euere Majestät geruhen, Ihre Meinung auszusprechen, damit die Konferenz wissen könne, ob sie in einem der erwähnten Punkte aus allerhöchster Gnade

oder zum Zwecke des allerhöchsten Dienstes irgend einen Einfluss auszuüben habe, damit sie in diesem Falle, wo es nöthig ist, im Einvernehmen mit dem Grafen Pallavicini, dem Kommandanten der Seemacht, handeln könne, oder auch, ob Euere Majestät für gut befinde, anders zu verfügen.

Euere Majestät mögen befehlen, wie es beliebt, dass man Ihnen diene.

(Folgen die Unterschriften.)

9.

Nachweis der im Jahre 1764 von der Republik Venedig an die Barbaresken-Staaten entrichteten Tribute.[1])

Bei dem 1764 mit den Barbaresken erneuerten Frieden zahlte die Republik Venedig

An Algier: 40.000 Zecchinen (Barbareschi), 24 Stück feines Tuch, 8 goldene Repetiruhren, 16 silberne Taschenuhren, 14 Stück Gold- und Silber-Brocat, 36 der feinsten Flintenrohre, 1 Schwert mit Gold, Diamanten und Smaragden, 24 grosse Spiegel, 6 goldene Wappenschilder mit goldenen Ornamenten, 2 Ringe mit Diamanten von grösstem Werthe (di grandissimo valore).

An Tunis: 21.000 venetianische Zecchinen, 16 Stück feines Tuch, 10 Stück Gold- und Silber-Brocat, 12 grosse Spiegel, 20 Dutzend in Silber gefasste Messer, 3 Diamantringe, 2 Paar in Gold geschäftete Pistolen, 6 Flintenrohre der feinsten Gattung, 1 sehr reiche Satteldecke, 1 sehr reiches Kleid (Japots), 1 goldene Uhr mit Diamanten von grossem Werthe, 14 andere Uhren von Gold und von Silber. (Diese Geschenke wurden von zwei venetianischen Kriegsschiffen nach Afrika gebracht.)

10.

Denen Glorreichsten unter denen Christlichen hohen Fürsten: denen auserwehlten über die durchlauchtige Potentaten, die in Messiam glauben: denen die wegen Ihrer Macht und Herrlichkeit berühmt und mit vielen Tugenden begabet, nemlich dem durchlauchtigsten grossmächtigsten Römischen Kaiser und Grossherzog von Toscana: Wie auch der durchlauchtigsten grossmächtigsten Römischen Kaiserin, unserem sehr grossen Freund auch Freundin, deren Ende Gott der Allmächtige beglücke und nach dem Weg des Heiles lenke.[2])

Nachdeme wir beeden Eueren K. K. Majestäten unsere tiefste Ehrerbietung und Begrüssung abgestattet und uns über höchstderoselben hohes Wohlergehen

[1]) Hofkammer-Archiv, Konsular-Bericht aus Tunis vom 17. September 1764. (F. 134, Konv. 22.)

[2]) Hofkammer-Archiv F. 134, Konvolut. Nr. 19.

erkundiget, wünschen wir, dass der einige Gott Eure Majestäten von allem Unglück und Uebel beschützen, und dero Jahre und Tage, auch Regierung immerfort verlängern und vermehren wolle. Amen.

Durchlauchtigster, Grossmächtigster Kaiser! Da wir eben nach wiederhergestellten glücklichen Frieden und Freundschaft einige Nachricht von Euerer Majestät Wohlsein anerwartet, ist uns ohngefähr den 20. des Monats Regeb, das ist den 30. Martii dieses beglückten Jahres dero Hochwerthestes mit dero Diener, dem Grobert, erfreulich zu Handen gekommen,, woraus Wir Euer Majestät freundschaftliche Gesinnungen gegen uns aus den kostbaren Presenten, die er, Grobert, zugleich für uns mitgebracht, zur Genüge ersehen, und erkennet haben, und wofür wir höchst Deroselben unsere gehorsamste Danksagung abstatten.

Euere Majestät wissen, was grosse Mühe und Arbeit es gekostet, den vormahligen Frieden mit dem Kanton Algier herzustellen, zumahlen unser Vorfahrer der Mehmed Bassa damals blos nur 3 Porti, nemlich Livorno, Porto Ferrajo und Fiume eingestanden, auch sich anbei expresse ausgedungen, dass ausser diesen 3 keinen andern, vielweniger fremden Unterthanen einiges Patent oder Passport gegeben werden möge, welche Conditiones aber Euerer Majestät Befehlshaber übertretten, und aus Geldbegier fremden Nationen Passports ausgetheilt, woraus dann erfolget, dass zwischen uns neue Feindseligkeiten und sogar der Bruch entstanden. Bei welchen derlei Umständen nun, da höchst Euer Majestät Sich abermahlen zu der durchlauchtigen Ottomannischen Pfordten gewendet und zu gleicher Zeit auch allhier die Nachricht eingetroffen, dass, wenn es auf etwas Billiges, um den Frieden wieder herzustellen ankommen sollte, Höchstdieselben ein solches nicht ansehen würden. Als haben wir in Betrachtung dessen, und in Egard, dass Euer Kaiserliche Majestät zu hochgedacht der durchlauchtigen ottomannischen Pfordten ein aufrichtiger immerwährender Freund seind, und unseres Orts auch so viel möglichst gewesen, befliessen, unseren Rath oder sogenannten Divan, wie nicht minder die Gemüther der sämmtlichen Algierischen Militz durch viele Verheissungen von unseren eigenen hierzu zu bereden, dass solche endlich hierzu eingewilligt und der Fried mit Einbegriff aller Euer Majestät zugehörigen Porti, Scala, auch Unterthanen, sofort glücklich zu Stande gebracht und dermahlen wirklich geschlossen worden, jedoch mit dem Beding, dass Deroseits Niemanden und keinem von anderen fremden Nationen einiger Passeport oder Patent gegeben oder ausgefertigt werden solle.

Wenn nun auf solche Weis der Fried und die vorige Freundschaft gänzlich wieder hergestellt, auch die Friedensartikel beederseits ratifizirt und eingetragen worden, als ist auch in Folge dessen der von Tunis hergebrachte Kaiserliche Konsul zugleich befreiet worden, welchen wir zwar schon als den Konsul anerkannt und gern bei uns behalten hätten, wenn nicht Euere Majestät hieher geschrieben und befohlen, dass wir selben zurückschicken sollen, an dessen Stelle Höchstdieselben einen sogenannten Meliani, der in Malta geboren und erzogen worden, zu dem Konsul ernannt und hieher gesendet.

Allein Euer Majestät ist bekannt, wie wir mit den Maltesern, und zwar ewige Feinde seind, demnach, da nur im geringsten etwas widriges sich mit ihnen ereignen thäte, würde man es gleich ihme, Konsul, allhier zugeschrieben haben, welches gar leicht wieder zu neuen Feindseligkeiten Anlass gegeben und die gute Freundschaft unterbrochen hätte, und wesswegen Wir ihn, Meliani, auch nicht angenommen, sondern den mit Euer Majestät Regalien hierher gekommenen Grobert indessen als Konsul allhier behalten, uns schmeichelnd, Höchstdieselben werden ein solches billigen, und ihn, Grobert, mit dem erforderlichen, so wie bei Allerhöchstderoselben gebräuchlich in diesem Emploi bestättigen.

Euer Majestät haben wir zu gleicher Zeit unser grosses Ressentiment gegen den Capitano del Porto zu Livorno sogenannten Liporelj nicht verbergen können, welcher während der Zeit und auch nach der Hand, da der Fried und die Freundschaft zwischen Höchstderoselben und uns auf das Beste und aufrichtigste hergestellt worden, aus blosser eitler Geldbegierde fremder Nationen Schiffen bis 54 Passeports ausgetheilet, davon wir die Liste hievon beilegen und Euer Kaiserliche Majestät untereinstens freundlichst anersucht haben wollen, ihn, Liporelj, weilen er hiedurch wider die Friedenstraktaten gehandelt, von seinem Emploj, und von dannen abzusetzen, und anbei auch zu befehlen, damit die gegebenen Patenter und Passeports sofort gleich alle wiederum eingezogen, annulliret und zerrissen werden mögen. So wir als eine wahrhafte Freundschaft von Euer Majestät anerkennen werden, dann zu befürchten, dass solche unsere Korsars, da sie selbe auf dem Meere begegnen, wegnehmen und als bonne prise erklären und behalten, wo nachgehends uns keine Schuld beizumessen . . . . . "

Euer Majestät werden Zweifelsohne auch gehört haben, wie die Macht Schweden, Holland und Dänemark, da sie ihre erstere Friedenstraktaten und Freundschaft mit Algier errichtet, sich verbunden, uns so viel Kanonen, Bomben, Pulver und Kugeln, wie auch Segel, Mastbäume und andere Materialien, oder Schiffrequisitten zu geben, und sie machen uns noch über all dies alle Jahre viele Präsenter. Belangend nun Euer Majestät, so haben wir von Höchstderoselben ein dergleichen niemals anbegehrt, sondern alles blos dero höchst kaiserlichen Generosität, auf die wir uns auch gesteifet, überlassen, und es ist auch wirklich während deme, da Euer Majestät mit uns traktiret, das Bruit allhier erschallet, dass Höchstdieselben gedenketen, dem Kanton Algier gleichfalls ein und andere Merkmal dero wahren, beständigen und aufrichtigen Freundschaft angedeihen zu lassen, welches eben gemachet, dass wir uns so bemühet, den Divan und die Militz zu gewinnen, und hiedurch einen so dauerhaften Frieden zu Nutzen Euerer Majestät Unterthanen zu prokuriren.

Gleichwie nun aber von diesen Kaiserlichen Angedenken der Divan und die Militz von Algier dato noch nichts gesehen, und wir uns deswegen nicht wenig schämen, als geruhen Höchstdieselben bei Einlang dieses unseren freundschaftlichen Creditiv-Schreibens sich dessen gnädigst zu erinnern, und um uns vor dem Volk allhier aus dem Spott zu entziehen, etwa 10 sauber gearbeitete

metallene Kanons mit ihren Laffeten und Zugehör, die eben diejenigen sind, die ich einstens, da ich selbsten in Livorno gewesen, nahe bei Porto nuovo in einem Magazin liegend gesehen, und deren man sich ohnehin nicht bedient, hieher zu regaliren. Dieses ist ein Geringes bei Euer Kaiserliche Majestäten und wodurch Höchstdieselbe nicht allein uns, sondern den ganzen Algierischen Kanton höchstens erfreuen würden. Die Wir übrigens Euer Majestät allgedeihliches hohes Wohlergehen anwünschen, verharrend

Euer Römisch Kaisl. Königl. Majestäten
aufrichtiger Freund

Ali Passa,
Gouverneur und Dey zu Algier in Africa.
(Traduxit Anton Seleskowitz.)

Gegeben in unserer Residenz zu Algier den S. Schaban Anno haegirae (18. April 1758.)

11.

Obrist-Feldwachtmeisters-Patent für den Johann Carl Rittern de Maussée. Wien, den 17. Novembris 1766.[1])

Wir, Maria Theresia, etc. . . . . Entbieten N. allen und Jeden und insgemein allen Unseren Kriegsleuten wes Nation etc. etc. und geben auch hiermit gnädigst zu vernehmen, demnach Unserem höchsten Dienst und der Sicherheit Unserer Commercial-Einrichtung in dem Littorali der allenfalls erforderlichen Beschütz- und Vertheidigung unserer Seeküsten und wo es sonst die Nothwendigkeit erheischet, daran gelegen, zwei See-Kriegsfregatten allda eigens errichten, mit der behörigen Besatzung versehen und mit dem erforderlichen Geschütze ausrüsten zu machen; Wir sofort zu Einricht- und Commandirung der diesfälligen Marina, dann zu Befestigung guter Disciplin und Ordnung das Amt eines See-Capitaines und Commandeurs über besagte Unsere zwei Kriegsfregatten deme in Unsere höchsten Dienste übernommenen Johann Carl Ritter von Maussée in Ansehung seiner Uns und Unserem durchlauchtigsten Erzhause zu tragenden ausnehmenden Devotion und zu Unseren höchsten See-Kriegsdiensten bezeigten Verlangens, insonderheit aber in gnädigstem Anbetracht seiner in der See-Kriegskunst erwiesenen Fähigkeit, Erfahrnuss und Uns hieraus von demselben versprechenden nützlichen und erspriesslichen Diensten, mithin aus dem in seine Person setzenden besonderen Vertrauen gnädigst aufgetragen und anvertraut und Ihme daher zu Unserem Kaiserlichen, wirklichen Obrist-Feldwachtmeister zur See aus höchsten Gnaden ernennet, gewürdiget und erhoben haben. Befehlen desshalben auch noch obvermeldeten allen und Jeden, insonderheit, dass

[1]) Kriegs-Archiv: Bestallungen.

Ihr ermeldeten Johann Carl Rittern de Maussée, sowie derselbe bei Unserer ganzen Armee und von Jedermänniglich vor Unseren Obrist-Feldwachtmeister gehalten und angesehen werden solle, auch als solchen und Unseren Commandanten obbesagter zweien See-Kriegsfregatten schuldigermassen erkennen, demselben in allen deme, was er dieses anvertrauten Amts wegen, erheischend Notdurft Euch von einer Zeit zur andern anordnen würde, den schuldigen Vollzug leisten und auch also gegen ihme verhalten und erweisen sollet, wie es ehrlichen Kriegsleuten gebühret und alten Kriegsgebrauch nach Euch zu thun wohl ansteht, und Ihr vollziehet hieran etc. etc.

12.

Auf Grund des Protokolls der in Triest abgehaltenen Kommission mit dem Kommandanten der beiden kaiserlichen Fregatten, Herrn de Maussé, sind rücksichtlich deren Ausrüstung und Benützung nachfolgende Punkte der Erwägung zu unterziehen.[1])

(Original in italienischer Sprache.)

1. Man erachtet es als zweckmässig, vorläufig von der Erwägung jener Fragen abzusehen, die sich erst in der Zukunft aufdrängen werden, um nicht zu viel auf einmal zu behandeln, und Eines durch das Andere zu verwirren. Es soll also gegenwärtig weder von der thatsächlichen Verwendung der beiden Fregatten verhandelt werden (worüber man die geeigneten Befehle wird erlassen können, sobald selbe ausgerüstet zur See sein werden), noch über das Verhalten, welches sie bei Begegnung fremder Kriegsschiffe, speziell jener Venedig's, zu beobachten haben werden, ebensowenig von der Erbauung einer weiteren Anzahl von Kriegsschiffen, noch endlich von der Gründung der projektirten Werfte oder eines Arsenals in Triest.

Ad 1. Es scheint, dass sich dies von selbst versteht und dass übrigens die Verwendung der beiden Fregatten sich darauf beschränken dürfte, das österreichische Littorale vor Insulten zu beschützen und der Thatsache Ausdruck zu geben, dass die kaiserliche Krone im adriatischen Meere von keiner andern Macht abhängig ist.

2. Vergütung der vom Herrn de Maussée bis zum Tage seiner Ankunft in Wien gehabten Auslagen.

Ad 2. Herr de Maussée wolle seine Rechnung aufstellen und dieselbe einreichen.

3. Feststellung der Eigenschaft des Herrn de Maussée als Offizier der Marine, sowie seiner Besoldung und sonstigen Emolumente, welche vom Tage

[1]) Registratur des Reichs-Kriegs-Ministeriums Nr. 176, 1768.

an zu laufen hätten, an welchem sein Dekret oder die bezügliche Intimation massgebenden Ortes ausgefertigt wird.

Ad 3. Nachdem Seine Majestät ihm bereits den Rang und Sold eines Obersten der k. k. Land-Armee verliehen, und er dies auch angenommen hat, handelt es sich nur darum, den monatlichen diesfälligen Betrag zu fixiren und zu wissen, ob er sich hiemit begnügen kann, oder welche weiteren Emolumente und mit welchen Verpflichtungen ihm, besonders mit Rücksicht der Tafel-Auslagen zur See, zu bewilligen wären.

Für den Kommandanten der in Dienst zu stellenden zwei kleinen Fregatten glaubt man, dass ein anderer Titel als jener eines Kapitains, höchstens dem Range eines Obersten equiparirend nicht passen würde, und dass demgemäss seine Bestallung erfolgen sollte, sowie die Verständigung, die hierüber an den Hofkriegsrath, die böhmische Hofkanzlei, den obersten Gerichtshof, die Rechnungs-Hofkammer und die Kommerz-Intendanz des österreichichen Littorales zu erlassen sein werden.

Ueber diesen Gegenstand erwartet man übrigens, dass Herr de Maussée schriftlich seine Ansichten und Gründe darlege; wobei ihm freigestellt bleibt, seine Vorschläge mit Rücksicht auf seine eigenen Verdienste sowohl, als auf das fundamentale System, und von jeder Parteilichkeit unabhängig, vorzubringen.

4. Bestimmungen über Zahl, individuellen Charakter, Rang, Wahl, Persönlichkeit, Ernennung, Besoldung, Uniform, Funktionen und Instruktion der übrigen Offiziere des Stabes.

Ad 4. Auch hier ist es nöthig, dass der Herr Kommandant der Fregatten sich genügend ausspreche und ein begründetes Memoire über die hier berührten Angelegenheiten vorlege, wobei auf die Einreihung eines Seelsorgers und eines Gesetzes-Offizianten unter die Offiziere, durch Anstellung eines Priesters und eines Richters, nicht vergessen werden soll.

5. Gleichweise detaillirte Feststellung desjenigen, was die Unteroffiziere betrifft, nach dem dem Protokolle angeschlossenen, oder einem andern Bemannungsstand.

Ad 5. Auch hier ist eine individuelle Begründung nöthig. Vier Lootsen, ebenso viele Schreiber, 3 Maaten und 6 Quartiermeister scheinen wirklich zahlreich für ein Fahrzeug von 30 Kanonen, mit der Bestimmung die Küste zu überwachen und in der Nähe zu kreuzen.

6. Bestimmung zur allgemeinen Richtschnur, in Form und Kraft eines Gesetzes, eines Reglements über kriegsmaritime Disziplin und Jurisdiktion in erster und höherer Instanz.

Ad 6. Die maritime Disziplin könnte vielleicht jener Frankreich's, Toscana's oder Malta's konformirt werden, und wäre die bezügliche Anpassung der

Triester Intendanz, im Einvernehmen mit dem Herrn Kommandanten der Fregatten zu übertragen.

In Ermanglung einer Admiralität und in Berücksichtigung, dass im österreichischen Littorale andere Kriminal-Gerichtshöfe nicht bestehen, als solche der verschiedenen städtischen Richter (giudici civici), könnte man sich für die erste Instanz auf ein maritimes Auditoriat beschränken, und als zweite und letzte Instanz auf ein gemischtes delegirtes Gericht aus militärischen und Civil-Funktionären zusammengesetzt; dies hätte für die Matrosen für alle Zeiten und Fälle zu funktioniren, für die Angehörigen des Heeres aber nur rücksichtlich der Delikte, die sie während einer Expedition zur See verübt hätten.

Wird dies genehm gehalten, so wäre das Nähere zwischen dem Hofkriegsrath und dem obersten Gerichtshofe zu vereinbaren. Ein anderer Weg wäre der, die Marine ganz der militärischen Jurisdiktion zu unterstellen, so dass die Bemannungen der Fregatten und die Garnison von Triest stets vom selben ordentlichen Militär-Gericht abhängen würden. Es dürfte dies vielleicht dem natürlichen Zusammenhange besser entsprechen und sowohl dahin wirken, die Strenge der maritimen Disziplin zu befestigen, als auch jedem Jurisdiktions-Konflikt auszuweichen.

7. Anordnung der Aufnahme der Matrosen und Schiffsjungen, Bestimmung ihrer Löhnung, Beischaffung ihrer Uniform und der Betten.

Ad 7. Gesetzt, dass die Intendanza die Aufnahme der Leute besorgt, kann man ihr das Weitere diesfalls überlassen, vorausgesetzt, dass die Marine-Kassa über Geld verfügt; während die Bezahlung von 312 Mann sowie der Offiziere sogleich flüssig zu machen sein wird, wesshalb die diesfälligen Beträge zuerst festzustellen sind, sowie auch die Uniform, die, wenigstens das erste Mal, ab aerario geliefert werden sollte.

Bezüglich der Betten wolle es dem Kommandanten gefällig sein, sich über die voraussichtlichen Kosten derselben zu äussern, damit die Intendanz in den Stand gesetzt werde, diesfällig in der ihr geeignetest erscheinenden Weise vorzugehen.

8. Feststellung der Schiffskost und Wahl des Lieferanten für dieselbe.

Ad 8. Es wird auch hier Aufgabe der Intendanza sein, ein Projekt zu liefern; doch müssen zuerst die Lieferungs-Artikel nach Qualität und Quantität spezifizirt sein, worüber eine genaue Aufklärung seitens des Kommandanten gewünscht wird.

9. Besorgung der Unterkünfte und Magazine sowohl für den Fall der Aus- als der Abrüstung der Fregatten in Porto Rè, da in Triest gegenwärtig und so lange das projektirte Arsenal sammt Reduit nicht ins Leben getreten ist, keine diesfällige Aushülfe geschaffen werden kann.

Ad 9. Es wird die Sorge hiefür der Intendanz übertragen, welche immer Triest als den geeigneten Ort für den Bau, die Ausrüstung und Abrüstung der Fregatten angesehen und vielleicht hieran früher nicht gedacht hat; daher jetzt umsomehr sich damit wird beschäftigen müssen, bis das Arsenal und die Werfte werden in Triest errichtet werden können. Der Ueberlegung werth wäre noch die Unterstützung, die jenen Matrosen angedeihen zu lassen wäre, welche im Dienste krank und invalid werden, wesshalb ein kleines Hospital in Buccari oder Fiume zu errichten sein würde; ein jedenfalls mildthätiges und wohlthätiges Werk!

10. Vergrösserung der Triester Garnison um eine Kompagnie und 34 Kanoniere.

Ad 10. Dies hängt nur von den Dispositionen des Hofkriegsrathes ab; die Intendanza wird sich wohl um die Unterkünfte bekümmert haben; es möge übrigens ein diesfälliger Bericht erwartet werden.

11. Regelung der Zahl, sowie der Abhängigkeit, der Subordination, der Jurisdiktion und Strafgewalt rücksichtlich der zum Seedienst verwendeten Heeres-Angehörigen; Fixirung ihrer Löhnung und Schiffskost; Lieferung von Uniformen und See-Requisiten an dieselben.

Ad 11. Da der Präsident der Intendanza als militärischer Kommandant aller Garnisonen im österreichischen Littorale aufgestellt ist, ist es eine Folge hievon, dass er um so mehr über die Detachirung von Triester Garnisons-Truppen verfüge, so oft selbe unvorhergesehener Weise zum Dienste zur See benöthigt werden.

Nach dem Gebrauch bei allen Seemächten und auf Grund der thatsächlichen Nothwendigkeit versteht es sich von selbst, dass die Landtruppen im Seedienste vollständig und absolut dem Kommandanten der Schiffe subordinirt seien. Was die Strafgewalt betrifft, ohne welche der Kommandant wenig respektirt sein würde, und Alles gleich vom Anfange an im Falle eines zügellosen Füllens wäre, bezieht man sich auf das im 6. Punkte über die Jurisdiktion Erörterte.

12. Bedeckung der gegenwärtigen Auslagen und von 100.000 fl. jährlich für die Unterhaltung der Fregatten, ohne Rücksicht auf den Bau und die Unterhaltung von noch zwei gleichen und von zwei Linienschiffen zu 60 Kanonen, noch auf den Plan, der die Ausführung von all diesem in Triest zur Voraussetzung hat.

Ad 12. Dies hängt von dem souveränen Willen Sr. Majestät ab. Aber es steht zu hoffen, dass die veranschlagten 100.000 fl. auf der Voraussetzung einer kriegerischen Expedition in der Levante basiren und herabgemindert werden dürften, wenn die Fregatten in friedlichen Verhältnissen nur zur Hafenwache und in den österreichischen Gewässern verwendet werden.

13.

Allerunterthänigster Vortrag der hungarischen Hofkanzley aus dem Jahre 1791, das hungarische Littorale betreffend.[1])

Eure Majestät!

In dem Anschlusse erkühnet sich die treugehorsamste Hofstelle, das Konzertations-Protokoll zur Allerhöchsten Schlussfassung vorzulegen, welches in Ansehung des Fiumaner Kommerzial-Distriktes, dessen innere Organisirung und des daselbst zu regulirenden Mauthkordons den 1. Dezember vorigen Jahres unter dem Vorsitz des königlich hungarischen Hofkanzlers Grafen von Majláth, mit Beiziehung des Grafen Szapáry, Gouverneurs von Fiume, und des Hofrathes v. Eder, abseits der k. k. Hof-Rechenkammer ist abgehalten worden.

Die Hauptgegenstände, die in dieser Kommission nach der damaligen Lage der Sachen verhandelt wurden, bestehen: a) in der Bestimmung des Kommerzial-Bezirkes an dem hungarischen Littorali, b) in der Bestellung des Mauthkordons in gedachtem Bezirk, c) in der inneren Organisirung dieses dem Fiumaner Gubernium zu untergebenden Bezirkes und der dasigen Geschäftsleitung.

Die Nothwendigkeit, hierüber neue Vorschläge zu entwerfen, entstunden theils von der im Jahre 1785 geschehenen Auflassung des im Jahre 1777 errichteten Severiner Komitates und dessen Vereinigung mit dem Agramer Komitate, theils aber aus der bis gegenwärtig nicht ausführbaren Absonderung der Grenzen des erstbesagten Agramer Komitats von dem eigentlich zu bestimmenden, im Politischen sowohl, als Kommerzial-Absichten schicksamen Kommerzial-Bezirke, und endlich aus der Regulirung des für die angrenzende Militär-Seeküste des Karlstädter Generalats u. z. an den Capella-Gebirgen, folglich inwärts gegen Karlstadt, für die Fiumaner oder Provinzial-Seeküste aber gleich nahe an der See bestellten Mauth- oder 30st-Kordons, deren beide jedoch zusammen in Verbindung stehen müssen.

Da aber nach der dermaligen Lage der Sachen, wo zur Bearbeitung der Kommerzial-Gegenstände aus dem letzten Landtage mit Euer Majestät höchster Genehmigung eine eigene Landtagsdeputation benennet worden, die all' jene Gegenstände, die zu diesem Endzweck erspriesslich sein können, zu dem künftigen Landtag vorzubreiten und in Vorschlag zu bringen hat, so wurde bei dieser treu gehorsamsten Hofkanzley mit vereinter Einstimmung deren in der Kommission anwesenden Mitgliedern dieser Hofkanzlei dafür gehalten, dass bevor als auf die in dem Kommissions-Protokoll enthaltenen Vorschläge das weitere allerunterthänigste Gutachten abgegeben wird, als eine Präliminarfrage vorauszulassen sei, ob nicht vor Allem auf die abermalige Wiederherstellung des inzwischen eingegangenen Severiner Komitates anzutragen wäre?

Um den Gegenstand näher zu beleuchten, erachtet diese treugehorsamste königl. ungarische Hofkanzlei eine kurze Geschichte der Entstehung des

[1]) Hofkammer-Archiv, F. 5217.

sogenannten hungarischen Kommerzial-Distriktes und des erstbesagten Severiner Komitats anführen zu müssen.

Als die Zrinisch- und Frangipanischen Güter an der Adriatischen Seeküste, die durch diese Familien als Theile der wegen türkischer Verheerungen längst eingegangenen Vinodoler und Modruscher Komitate vormals besessen wurden, sind dieselben nach der Hand, noch gegen Ende des vorigen (XVII.) Jahrhunderts an die Inner-Österreichische Hofkammer zu Gratz verpfändet worden. Da nun nach der Hand in diesem (XVIII.) Jahrhundert Triest und Fiume zu freien Seehäfen erklärt und zu Handelsstädten bestimmt wurden, ist der Hauptsitz der Kommerzialdirektion unter dem Namen der Intendanza zu Triest bestellt, Fiume demselben untergeben und dieser letzteren Stadt zur Verwaltung der politischen und kommerziellen Geschäfte eine Hauptmannamts-Verwaltung oder sogenannte Luogotenenza errichtet worden. Ausser Fiume wurden der Verwaltung der Triester Intendanza noch übergeben: die sechs Kastellanaten der vormalig Zrinisch-Frangipanischen Herrschaft Buccari, nemlich das Schloss Strelin, mit dem Thal Vinodol, bis inclusive Novi und Zagon, nebst der Herrschaft Fusina, wozu noch die sogenannte Kolonie-Herrschaft, in welcher die Hauptorte Merkopali, Ravna Gora und Verbovsko sind, zugeschlagen worden. Vier Herrschaften sind aber davon abgetrennt worden, nämlich Csabár, wo sich ein geringes Eisenwerk befand, welches sammt der Herrschaft der Verwaltung des Bergamtes zu Idria in Krain anvertraut; die übrigen drei Herrschaften aber, als Grobnik, Brod und Ozaly sind an den Grafen Perlass per donationem verliehen worden. Die sechs Kastellanaten von Buccari, wozu auch Porto Rè gehörig ist, wurden nebst der Kolonie-Herrschaft durch das in Bucccari bestellte und der Triester Intendanza gleichfalls subordinirte Direktorat verwaltet. Die Stadt Zengg wurde ebenfalls der Triester Intendanza anvertraut und durch einen allda bestellten Kapitain verwaltet. Mittlerweil hat die gräflich Perlassische Familie obige drei Herrschaften an den Grafen Theodor Batthyányi verkauft, der solche auch gegenwärtig besitzt, und weil die Herrschaft Ozály von Kroatien einwärts unweit Karlstadt liegt, und mit jenen Herrschaften umgeben ist, die schon vormals der Gerichtsbarkeit des Agramer Komitats untergezogen wurden: so hat das Agramer Komitat die volle Gerichtsbarkeit schon seit längerer Zeit ausgeübt, die also die allgemeinen Lasten des Agramer Komitates von diesen Zeiten immer getragen hat. Hingegen zahlten die Kastellanaten von Buccari nebst der Kolonie-Herrschaft Csabar nebst Brod und Grobnik zu dem Land Kroatien keine Kontribution, und obschon das Agramer Komitat diese Strecken als einen zu dessen Gremio gehörigen Distrikt betrachtet, und hoc titulo einen Stuhlrichter pro Partibus Maritimi gehalten hat, so gestattete jedoch die Triester Intendanza weder diesem Stuhlrichter, noch dem Komitat die Ausübung der Jurisdiktion.

Als im Jahre 1776 Seine Majestät die Kaiserin Königin die Gerichtsbarkeit von Triest und Fiume zu trennen für besser befunden, wurde für Fiume und die obbenannte hungarische Seeküste ein eigenes Gubernium und Obergespannschaft

errichtet, jedoch mit Ausschluss der Stadt Zengg, die der Militärgerichtsbarkeit der Karlstädter Gränitz übergeben wurde. Anno 1777 wurde nebst Fiume auch Buccari und Porto Ré zu freien Seehäfen erklärt und dazu die Strecke von der See bis an die Karoliner Strassen hinauf, mit Ausschluss jedoch des Schlosses Strelin und des Thales Vinodol zum Kommerzial-Distrikt zugegeben. Sodann wurde ein neues Komitat unter dem Namen des Severiner Komitates errichtet und die Obergespannschaft mit dem Amt des Fiumaner Gouverneurs vereiniget, zu dessen Bestandtheilen bestimmt worden sind: die Städte Fiume und Buccari mit ihren Kommerzial-Distrikten, der übrige Theil der sechs Kastellanaten von Buccari und der Kolonie-Herrschaft, dann die Herrschaften Csabar nebst Brod und Grobnik. Weil aber diese Antheile zu klein waren, um dass eine Komitatsverwaltung allda hätte bestehen können, so wurde dem Agramer Komitat aufgetragen, jene Strecke, die jenseits des Kulpaflusses liegt, und vormals zum Modruscher Komitat gehörig gewesen zu sein geschienen, an das Severiner Komitat abzutreten, in welchem Bezirk sich die Herrschaften Severin, Bossiljeno, Bretole, Ribnik, Novigrad und Ozaly nebst mehreren kleineren adeligen Gütern befinden. Hiedurch ist also geschehen, dass die vormaligen Kastellanaten von Buccari nebst der Kolonie-Herrschaft, dann die Herrschaft Csabar, nebst den Batthyánischen Herrschaften Brood und Grobnik eine mit diesen von dem Agramer Komitat abgetretenen Pologianer Distrikt gleiche Verfassung überkommen haben und der Errichtung der Kontribution unterzogen wurden.

In eben dem 1777ger Jahre wurde auch der vormalige Militärort Karlstadt zu einer königl. Freistadt erhoben und der Gerichtsbarkeit des Severiner Komitats einverleibt, und im Jahre 1784 der Militärort Moravica nebst einigen Häusern in Verbovsko, die sich nämlich in dem Severiner Komitat ganz inklavirt fanden, vom Militari der Provinzial-Jurisdiktion abgetreten, wohingegen pro Militari die sogenannten Partes translocationae unter Karlstadt an die Militärgrenze abgetreten worden sind.

Im Jahre 1778 ist durch Mitwirkung des Severiner Komitates, und durch die Verbindung der politischen Anstalten des Komitates mit den Kommerzialabsichten des Fiumaner Gouvernements auf der Karoliner Strassen, die von Karlstadt nach Porto Rè, Buccari und Fiume geht, das Fuhrwesen errichtet worden, welches so ausnehmend schnell zugenommen hat, dass die obbenannten vormals kontributionsfreien Örter die ihnen gemachte Auflag der öffentlichen Anlagen gar nicht spürten, weil selben das nunmehr eingerichtete Fuhrwesen die Kontributionsabgabe immer reichlich und vielfach ersetzte.

So bestanden die Sachen bis in das Jahr 1785, in welchem Hungarn und Kroatien von Seiner Majestät dem Kaiser Joseph II. glorreichsten Andenkens in 10 Distrikte eingetheilt, und einige kleinere Komitate mit einander vereinigt worden sind, folglich für sich aufgehört haben. Dies betraf auch das Severiner Komitat, welches zum Agramer Komitat zugeschlagen und mit selbem vereinigt wurde. Es ist zwar gleich damals die Nothwendigkeit eingesehen worden, dass

um die Kommerzialverwaltung im Littorali in ihrer Wirksamkeit nicht ganz einzuschränken, es nothwendig sein würde, aus dem vormaligen Severiner Komitat einen schicksamen Distrikt abzusondern, und dem Gouverneur von Fiume zur unmittelbaren Leitung zu übergeben. In dieser Absicht wurde die Kommission an den Banus und damaligen königlichen Kommissär in Kroatien, dann an den Fiumaner Gouverneur ertheilt, dass sie den Vorschlag der abzusondernden Distrikte machen sollen. Es fanden sich aber immer solche Anstände dabei, dass dieses nie ausgeführt werden konnte.

Als nun im verflossenen Jahre (1790) die vormalige Verfassung zurückversetzt wurde, fand man es räthlicher und den damaligen Umständen angemessener, das Severiner von dem Agramer Komitat wieder abzusondern, aus Ursache, weil dieses Komitat erst nach dem letzten Landtage errichtet wurde und also durch eine landtägliche Inartikulation noch nicht festgesetzt war. Man trachtete also hiedurch allen jenen Anständen auszuweichen, die dagegen von Seite der kroatischen oder auch hungarischen Stände hätten entgegengesetzt werden können. Aus eben dieser Ursache hielt man es in jener Kommission, die mit dem Fiumaner Gouverneur im vorigen Jahre abgehalten wurde, noch immer nicht thunlich, auf die ledigliche Wiedererrichtung des Severiner Komitates anzutragen. Nachdem aber der Landtag mittlerweile dergestalt zu Ende gegangen, dass selbst die Landstände auf die Verbesserung der Kommerzial-Anstalten im Land antragen, und in solcher Absicht eine eigene Landtagsdeputation mit Euerer Majestät höchster Genehmigung bestimmt wurde, die über die künftigen Kommerzial-Einleitungen ihren Vorschlag und Gutachten abzugeben hat: so scheint es nunmehr keinem Anstand zu unterliegen, dass eben der nämlichen Deputation vermittelst Seiner kaiserlichen Hoheit dem Palatinus der Antrag eröffnet werde, ob nicht zur erwünschten Bestellung und Behandlung des Commercialis durch den vereinigten Einfluss des Komitates und vereinten Aufsicht des nämlichen Vorstehers, nämlich der Fiumaner Gouverneur zugleich als Obergespan, das Severiner Komitat neuerdings in seine vorige Konsistenz gesetzt und im künftigen Landtag immatrikulirt werden sollte? Von Seite des Agramer Komitates würde dagegen schwerlich ein wesentlicher Anstand gemacht werden können, sobald die Sache durch diesen Weg wird behandelt werden, weil erstens das Agramer Komitat auch ohne das Severiner von einer beträchtlichen Grösse ist, und in Kroatien auch ohne den Severiner Antheil eines der grössten sein wird; demselben hingegen zweitens die Leitung der Antheile des vormaligen Severiner Komitates nothwendig beschwerlich sein muss. Denn schon Karlstadt ist von Agram, wo der Sitz der Komitatsverwaltung ist, $3^1/_2$ Post entfernt, von Karlstadt aber ist Porto Rè, Buccari und Fiume $7^1/_2$ und 8 Posten entfernt. Die dermalige Manipulation des Agramer Komitates muss sich also bis in das Littorale auf eine Entfernung von 23 Meilen Weges erstrecken. Hingegen wenn dem Fiumaner Gouverneur als künftigem Obergespan des Severiner Komitates die ganze Karolinenstrasse inklusive bis Karl-

stadt anvertraut sein wird, so wird er die hauptsächlich hier nothwendigen Anstalten zur Erleichterung des Handels und Transportes unmittelbar treffen und handhaben, und seine Aufsicht auf Alles ununterbrochen erstrecken können, so wie es vom Jahre 1777 bis 1778 geschehen und dessen Vortheile mit dem augenscheinlich zuwachsenden Wohlstand der Inwohner des besagten Severiner Komitates sich berührt haben.

Und in dieser Rücksicht stimmen zu diesem Antrag auch die hier anwesenden Kommissionsglieder allerdings ein, da insonderheit der hungarische Hofkanzler Graf von Majláth als vorhiniger erster Gouverneur von Fiume und Obergespan des neu errichtet gewesenen Severiner Komitates davon die vollkommene Lokalkenntniss besitze und erklärt hat, dass die Wiederherstellung dieses Komitates und die Verbindung der Obergespanstelle mit jener des Gouverneurs von Fiume das zweckmässigste Mittel sein werde, der ganzen dasigen Gegend insbesondere, und dem Kommerz überhaupt, die der Lage des Landes und den Kommerzial-Anstalten angemessenste vortheilhafteste Richtung zu geben. Durch diesen Antrag käme es daher von dem in dem Konzertations-Protokolle beim 1. und 3. Absatz gefassten Entwurf, dem zu bestimmenden Kommerzial-Distrikt den Namen eines „Capitaneatus Maritimi" beizulegen und selben hiernach zu organisiren, ganz ab, sondern derselbe erhielte mit den vormaligen im Jahre 1777 bestimmten Grenzen wieder den Namen des Severiner Komitates. Die politische und juridische Verfassung würde ebenfalls auf den vorigen Fuss wieder hergestellt, die Aufsicht über die Kameralgüter in diesem Komitat könnte nichtsdestoweniger unter der Oberleitung der hungarischen Hofkammer unmittelbar dem Fiumaner Gubernium untergeordnet und andurch auch wenn einmal die Religionsfonds-Güter ihre Bestimmung erhalten, der kroatischen Kameral-Administration ganz, folglich auch die namhaften Auslagen, welche dieselbe fordert, ganz entbehrlich werden. „ . . . . Sollte übrigens auch mit der Zeit der Wunsch der kroatischen Stände erfüllt und dieserwegen sowohl, als auch in Ansehung mehr anderer beachtungswürdiger Umstände die Militär-Seeküste dem Provinciali wieder zugetheilt werden, so wird dieses, so wie solches auch in dem Kommissions-Protokoll bemerkt wird, die dermalige Bestimmung des Kommerzial-Bezirkes oder Komitates und daher auch die zu treffende Einleitung nicht im geringsten ändern, sondern um so leichter zu bewerkstelligen sein, als dieses Komitat nach seiner Ausdehnung zur leichteren Leitung und Uebersicht in drei Distrikte einzutheilen angetragen wird, und die Militär-Seeküste bis an die Josephinische Strasse, welche wegen ihrem Zusammenhang, dann gleichen Boden und gleichen Nahrungsmitteln diese Einverleibung ganz wohl gestattet, den vierten Distrikt ausmachen, und von dem Fiumaner Gouverneur als Obergespan gleich den übrigen ohne Beschwerde geleitet werden können."

Im ferneren Kontexte ist die nähere Bestimmung des Mautkordons erörtert, welche Details füglich übergangen werden können. Ferner ist in dem Vortrage bemerkt, „dass zwar der Kommerzial-Distrikt ganz der nämliche verbleibe,

wie solcher in dem Kommissions-Protokoll angetragen wird, nämlich von Fiume erstreckte sich selber am Meer bis Novi, von dannen ziehete er sich aufwärts an der Militärgrenze bis Sestenak, endlich an der Agramer Gespanschaft über Verbovsko, Moravica, Brod und Csabar, sodann an der krainerischen Grenze über Grobnik, Podpregle und St. Johann wieder bis Fiume, durch welche Ausdehnung auch die Herrschaft Vinodol-Fiume, und die ganze Kolonie dem Kommerzial-Bezirke zufällt. Weil jedoch der Pologianer Distrikt, worin auch das Schloss Severin liegt, von welchem das zur Wiederherstellung angetragene Komitat den Namen führt, dem Severiner Komitat abgetrenntermassen übergeben werden solle, so folgt von selbst, dass dem Severiner Komitat sodann auch das darauf haftende Kontributional- und Domestikal-Quantum, dann die darin befindlichen Komitats-Beamten, so wie es vorhin bestanden, zugetheilt werden müssen. Andurch erhielte auch das Severiner Komitat eine hinreichende Anzahl adeliger Jurisdiktionen, welche ihre Besitzungen in dem Pologianer Distrikt haben und zu den Komitats-Bedienstungen verwendet werden könnten. Dabei findet man noch gehorsamst zu bemerken, dass, wenn auch allenfalls mit Fiume Euerer kaiserlichen Majestät anders zu disponiren allerhöchst gefällig sein würde, folglich dessen Verwaltung von dem übrigen Kommerzial-Distrikt nach der Hand getrennt werden wollte, dieses im Wesentlichen in den diesfälligen Anträgen nichts ändern würde, massen auch ohne Fiume der Kommerzial-Distrikt und das Severiner Komitat in allen übrigen Theilen bestehen würde, mit dem alleinigen Unterschied, dass sodann der Sitz und Namen des Gubernii verändert werden müsste. Jedoch kann man hiebei die weitere Bemerkung nicht übergehen, dass die Inwohner von Fiume seit dem Jahre 1776, als diese Stadt unter der dermaligen Verwaltung und mit dem hungarischen Handel in näherer Verbindung steht, in ihrem Wohlstand beträchtlich zugenommen haben, und dass sie vermög der hier sub Nr. 4020 dieses Jahres beifolgenden Bittschrift[1]) noch ferners dabei verbleiben zu können wünschen, weil selben im Fall der Absonderung die bisherigen Fortschritte nicht so sicher zufliessen würden."

Den Schluss des Vortrages bilden die Personalfragen und die Anträge bezüglich der Besoldungen, unter denen nur jener bezüglich des Gouverneurs bemerkenswerth ist.

---

[1]) Das Bittgesuch der Stadt Fiume, welches als Beilage angezogen erscheint, ist nicht vorhanden, wohl aber ein einbegleitender Protokolls-Auszug, welcher lautet: „Da die gänzliche Trennung des Fiumaner Bezirkes von deutschen Ländern vorzüglich die innerösterreichischen Provinzen, und unter diesen hauptsächlich Krain interessiren kann, so wird die Bittschrift des Fiumaner Publikums dem Innerösterreichischen Gubernio mit dem Auftrage zugefertigt, über die angesuchte Inkorporirung der Stadt mit dem Königreiche Hungarn nach Vernehmung der Behörden und vorzüglich des Adelsberger Kreisamtes die gutächtliche Aeusserung zu erstatten." (Protokoll-Auszug Nr. 759, Hofkammer-Archiv F. 5217.)

„Nun erachtet es diese treugehorsamste hungarische Hofkanzlei bei ihrer Pflicht zu sein, noch schlüsslich gehorsamst zu erinnern, dass ein jeweiliger Gouverneur des hungarischen Littoralis mit dem dermal demselben ausgemessenen Gehalt jährlicher 4000 fl. bei der in dasiger Gegend herrschenden Theuerung der Lebensmittel mit dem seinem Charakter angemessenen Anstand nicht bestehen könne. Zur Zeit des vormaligen Gouverneurs Grafen von Majláth wurde eine mehrere Gleichheit zwischen dem Gouverneur von Triest und Fiume beobachtet und dieser bezog damals an Gehalt 6000 fl., 2000 fl. Tafelgelder und 1000 fl. als Obergespan, folglich 9000 fl. ab Aerario, und vom Komitat, als Kapitän von Fiume und Buccari aber aus der ständischen Kassa 400 fl. Der jetzige Gouverneur Graf Szapáry bezieht aber nicht mehr als jährlicher 4000 fl. ab Aerario und 400 fl. von Fiume und Buccari, und von der Zeit des zu errichtenden Komitates würde derselbe als Obergespan noch ein Honorarium von 450 fl. nach dem diesortigen Antrage überkommen. Man erkühnet sich daher dahin gehorsamst einzuschreiten, dass für den Gouverneur des hungarischen Littoralis an Gehalt die vormaligen jährlichen 6000 fl. huldreichst festgesetzt werden möchten."

14.

Die Zollerleichterung zu Gunsten der erbländischen Unterthanen betreffend. Wien, 29. Juni 1754.[1])

Unsern Gruss.

Gleichwie man überhaupt das Commercium über Triest und Fiume, sonderlich aber die Levantinische Handelschaft alldorten, mehreres zu erheben trachtet; also hat man in dieser Absicht auf die von den k. k. Unterthanen und in diesseitigen Landen sich niedergelassenen Handelsleuten aus der Levante über erdeute See-Häfen in die böhmische und österreichische Erbländer pro Consumo einführende türkische Waaren einige Zoll-Erleichterung festgesetzet.

Um zumalen in Ansehung derer Türken und türkischen Unterthanen bei der traktatmässigen Abfindung und bisherigen Uebung, auch schon ausgemessenen diesfälligen Zoll-Wesens-Verordnungen ohne einige Abänderung es in allen sein Verbleiben behaltet; dass nämlich die Türken pro Consumo mit 5 pro Cento jedoch allein von einbringenden türkischen Waaren mit ersagten 5 pro Cento angesehen; die Waaren jederzeit von denenselben begleitet, und

---

[1]) Hofkammer-Archiv, Lit. Fasc. 132.

sie in solchen Fällen bei richtiger Eintreffung der Ansag über die 5 pro Cento zu keiner weitern Zoll-Abgab angehalten, da hingegen der alla minuta-Handel ausser Jahrmarktszeiten denenselben nicht zugelassen werden solle; als wird hiemit weiters bedeutet, dass die Eingangs erwähnte denen das Levantinische Commercium über das Litorale austriacum unternehmenden k. k. Unterthanen und in diesseitigen Landen sich niedergelassenen Handels-Leuten zugewilligte Mauth-Erleichterung in dem bestehe: dass gedachte Handels-Leute von denen, aus der Levante auf Triest oder Fiume einbringenden und in die böhmisch und österreichischen Erbländer pro Consumo verführenden türkischen Waaren, gegen genugsamer Legitimation, dass die Waaren wirklich türkisch, und sie dieselben aus der Levante gebracht haben (als wegen welcher Legitimation die Kommerzial-Intendanza sowohl, als die Mauth-Ober-Aemter zu Triest und Fiume neuerlich, und auch schon unterm 28. April dies Jahrs zu dem Ende instruiret worden seind, dass solche Beobachtung von selbiger Zeit den Anfang zu nehmen habe) den Consumo-Zoll nur einmal und zwar zu Triest und Fiume mit 5 pro Cento und darüber in loco depositionis seu consumptionis die in der anliegenden Specification auf einige Sorten dieser Waaren ausgemessene Aufschläge, diese letztere aber erst vom 1. Februar fürwährenden Jahrs zu entrichten haben, und ausser dem von all- weiterer Verzollung enthoben sein, in Essito und Transito aber über gedachte See - Porti aus- und durch die Erb- in fremde Länder zu allerzeit nach bisherigen Fuss deren Zoll-Polleten und Tarifen oder ergangen und weiters ergehenden Zoll-Verordnungen gehalten werden.

Und zumahlen weiters beschlossen worden, dass die — in obangezogener Specification bemerkte Aufschläge von einigen türkischen Waaren, jedoch nicht von denen Türken, als die erdeutermassen über die 5 pro Cento nichts zu bezahlen haben, sondern von denen abkaufenden türkischen Parteien abgeforderet und eingehoben: dieses auch allerorten eingeführet, mithin, wo immer ein Türk, oder Türkischer Unterthan eine aus Levante oder anderwärts hergebrachte — dem besagten Aufschlag unterworfene Türkische Waare all'ingrosso verkaufet (wann schon der Türk die gewöhnliche 5 pro Cento entrichtet hat) dieser Aufschlag dannoch von dem Abkaufer, so kein Türkischer Unterthan ist, ebenfalls in loco consumptionis oder depositionis vom 1. Oktober dieses 1754te Jahr anfangend, abgeheischet und eingebracht werden solle. Als ist hiernach sich zu richten auch die Untergebne zu instruiren, damit mehrwiederholte Aufschläge von denen Abkaufern türkischer Waaren auf erst erdeute Weise aller Orten richtig eingebracht und verrechnet, dahingegen diejenigen türkischen Waaren, welche aus der Levante von den k. k. Unterthanen, und in diesseitigen Landen sich niedergelassenen Handels-Leuten auf Triest oder Fiume eingebracht und nachhin weiters in die Böhmisch- und österreichische Erbländer pro Consumo verführet werden, gegen Produzirung deren über die alldorten in den See-Porti entrichtete 5 pro Cento von ein oder dem andern dieser bei den Ober-Aemtern ausgestellten Attestationen, und respektive Frei-Polleten, und wann die Fässer,

Säcke, Colli oder Päcke mit denen Siegeln deren ermeldten Mauth - Ober-Aemtern richtig obsigniret, in loco depositionis seu comsumptionis aber bei der Eröffnung und Visitation die Waaren mit denen Polleten übereinstimmen befunden werden, ohne Abforderung einer weiteren Consumo - Gebühr, weder in solchem Fall einer Transito- oder Essito - Abgab allerorten passiret und davon in loco depositionis seu consumptionis nichts mehr dann die — in der obangezogenen Specification verzeichnete Aufschläge abgenommen, folgliche derlei Waaren unterwegens überall angemeldet — und nach Revidirung deren Sigillen die mitbringenden Polleten mit der gewohnlichen Visa bezeichnet — sodann diese jetzt wiederholte Triest- oder Fiumaner - Mauthämtliche Attestationen oder Frei - Polleten in mehr ermeldtem Ort oder Ablag der Consumption nach beschehener Revision deren Waaren und Abnahm deren Aufschlägen, gegen hinausgebende Mauth-Aemtliche Recognitionen (denen zugleich die beschehene Entrichtung deren Aufschlägen zu inseriren ist) abgestreifet und mit den Rechnungen behörig abgeleget — sofort mit diesen Beobachtungen erdeutermassen vom 28. April und respektive 1. Mai fürgegangen werde.

15.

Auszug aus einem Vortrage der Hofkammer vom Jahre 1772.[1])

„In dem Königreiche Ungarn haben es die griechischen Kompagnien von Debreczin und Kecskemét in den letzten zwölf Jahren bei dem Kamerali so weit zu bringen gewusst, dass sie (ungeachtet der Einschränkungen, die 1759 erfolgten) „gegen eine Abgabe von acht oder zehntausend Gulden jährlich, die Befugniss erhalten, mit allerlei fremden Waaren Handel zu treiben“ . . . . „die verschiedenen Unterschleife, welche man noch täglich daselbst bei den ottomanischen Unterthanen entdecket, und der grosse Vorrath von fremden Waaren, mit welchen sie versehen sind, lassen vermuthen, dass wenn auch diese Befugniss ihnen durch die neuen Verordnungen beschränket und diese in Vollzug gesetzt sein sollten, demnach das Aerarium mehr verloren, als es von dem jährlichen Erlagsquanto gewonnen haben dürfte; zu geschweigen, dass sich nur wenige Handelsleute in einigen königlichen Städten gegen die Beeinträchtigung der türkischen haben erhalten können, wo nämlich die Magistraten auf die Beseitigung der letzteren mehr Sorge getragen.“

[1]) Hofkammer-Archiv F. 5421, Convolut. 53, Jahr 1772.

16.

Bericht des Major Vukassovich an den Triester Gouverneur. Csevo in Montenegro, 20. Juli 1788.[1])

Euer Excellenz!

„Aus meinem Euer Excellenz unterthänigst erstatteten Bericht und aus dem mitfolgenden Schreiben an Seine Excellenz den FML. Gazinelli werden Euer Excellenz überhaupt meine bisherige unangenehme Lage gnädigst ersehen können, und weil die unbeschreiblich vielfältige Arbeit meine Kräften dergestalt vertheilet, und hierzu ich den Angriff gegen Zetta (um die dortigen Unterthanen an sich zu ziehen) ausarbeite, so erübrigt mir nur so viel, Euer Excellenz gehorsamst zu versichern, dass der Mamut Passa, so wie ich vorausgesagt habe, die ganze Quelle der geschehenen Verrätherei ist. Die drei Herren Brogniard, Bernet und Schenpflug mit einem Montenegriner sind unter den Ort Marichi enthauptet worden, ihre Köpfe hat man dem Passa geliefert und ihre Leiber nächst dem Ort Murich auf eine in dem See befindliche Insel übertragen und durch die Türken insolange bewacht, bis man nicht mehr dazu hat kommen können, um dass selbe zu einer grösseren Schand untern freien Himmel verzöhret werden."

„Der Passa sammelt seine Armee, vertheilt Geld und verspricht viel denen christlichen Unterthanen, die bis anhero mehr mir als ihm sich geneigt zeigen; doch ist keinem zu glauben, denn es ist alles falsch und geldgierig. Die Sache kann einen merkwürdigen Ausgang bekommen, besonders wenn ich Hilfe bekomme; kann auch sehr übel ausfallen, wenn die Nation sieht, dass sich die Türken verstärken und ich ohne Kräfte sein sollte: so bitte ich Euer Excellenz gehorsamst, mir baldmöglichst einige armirte Schiffe zu schicken, dass es nur den Namen hat, und dass die Meerseiten von Albanien durch das Allarmiren gegen mich zu rücken verhindert wird, dann den Biskot, einige Kanonen mit Laffetten, Kaiserliche Fahnen und die weiters angesuchte Munition bitte gehorsamst anhero zu befördern. Sollte ich in guter Verfassung bleiben, so solle mir nichts abgehen, bin ich aber hin, so kann alles in guten Stand wieder zurückgebracht werden."

„P. S. Im Augenblicke erhalte ich die Nachricht, dass meine Vorposten die ganze Vorstadt von Spux abgebrennt, und viele Türken umgebracht haben, wobei sich unsere Gränitzer vorzüglich ausgezeichnet haben; der beihabende Lieutenant Orlovich und Pavellich sind die Anführer dessen."

Vukassovich, Major.

---

[1]) Kriegs-Archiv, Beilage zu dem Berichte des Triester Guberniums vom 29. Juli 1788, Nr. 62.

17.

Stand und Gebührs-Entwurf[1])

der k. k. Marine am Adriatischen Meer, auf den kompleten Stand.

Kompleter Stand		Monatlich à 30 Tage auf den Friedensfuss						Monatlich à 30 Tage auf den Kriegsfuss					
		an				in Summa		an				in Summa	
		Gehalt		Kostgeld				Gehalt		Kostgeld			
		fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.
	Marine-Stab.												
1	Major und Marine-Kommandant	83	20	8	30	91	50	106	30	8	30	115	.
	16 Kanonier-Schaluppen.												
1	Kapitän mit Oberlieutenantsgehalt	40	.	8	30	48	30	83	20	8	30	91	50
5	Oberlieutenants à 40 fl. . .	200	.	42	30	242	30	333	20	42	30	375	50
5	Unterlieutenants à 35 fl. . .	175	.	42	30	217	30	207	30	42	30	250	.
1	Rechnungsführer	26	.	8	30	34	30	26	.	8	30	34	30
3	Marine-Schreiber à 20 fl. . .	60	.	25	30	85	30	60	.	25	30	85	30
2	Chirurgen à 15 fl.	30	.	17	.	47	.	30	.	17	.	47	.
1	Marine-Dispensier	15	.	8	30	23	30	20	.	8	30	28	30
16	Patrons à 15 fl.	240	.	136	.	376	.	240	.	136	.	376	.
16	Vice-Patrons à 12 fl. . . .	192	.	136	.	328	.	192	.	136	.	328	.
2	Schiffs-Zimmerleute à 15 fl.	30	.	17	.	47	.	30	.	17	.	47	.
215	Matrosen 1. Klasse à 10 fl. .	2150	.	1827	30	3977	30	2150	.	1827	30	3977	30
148	„ 2. „ à 8 fl. .	1184	.	1258	.	2442	.	1184	.	1258	.	2442	.
	hiezu:												
	16 Militär-Artilleristen mit Panatica à 8 fl. 30 kr. . .	.	.	136	.	136	.	.	.	136	.	136	.
415	Summa	4342	.	3663	30	8005	30	4556	10	3663	30	8219	40
	2 Chebequen.												
1	Oberlieutenant	40	.	8	30	48	30	66	40	8	30	75	10
1	Unterlieutenant	35		8	30	43	30	41	30	8	30	50	.
1	Schiffschreiber	20	.	8	30	28	30	20	.	8	30	28	30
2	Chirurgen à 20 fl.	40	.	17	.	57	.	40	.	17	.	57	.
2	Oberbootsmänner à 20 fl. .	40	.	17	.	57	.	40	.	17	.	57	
2	Marine-Kanoniere à 15 fl. .	30	.	17	.	47	.	30	.	17	.	47	.
2	Zimmerleute à 15 fl. . . .	30	.	17	.	47	.	30		17	.	47	.
2	Unterbootsmänner à 12 fl. .	24	.	17	.	41	.	24	.	17	.	41	.
2	Köche à 12 fl.	24	.	17	.	41	.	24	.	17	.	41	.
2	Kadeten à 12 fl.	24	.	17	.	41	.	24	.	17	.	41	.
32	Matrosen 1. Klasse à 10 fl. .	320	.	272	.	592	.	320	.	272	.	592	.
21	„ 2. „ à 8 fl. .	160	.	170	.	330	.	160	.	170	.	330	.
4	„ 3. „ à 4 fl. .	16	.	34	.	50	.	16	.	34	.	50	.
73	Summa	803	.	620	30	1423	30	836	10	620	30	1456	40

[1]) Hofkammer-Archiv.

Kompleter Stand		Monatlich à 30 Tage auf den Friedensfuss						Monatlich à 30 Tage auf den Kriegsfuss					
		an				in Summa		an				in Summa	
		Gehalt		Kostgeld				Gehalt		Kostgeld			
		fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.
	2 Felucken.												
2	Patrons à 15 fl.	30	.	17	.	47	.	30	.	17	.	47	.
2	Vice-Patrons à 12 fl. . . .	24	.	17	.	41	.	24	.	17	.	41	.
20	Matrosen 1. Klasse à 10 fl.	200	.	170	.	370	.	200	.	170	.	370	.
12	„ 2. „ à 8 fl. .	96	.	102	.	198	.	96	.	102	.	198	.
	Summa	350	.	306	.	656	.	350	.	306	.	656	.
525	Summa-Summarum	5578	20	4598	30	10176	50	5848	50	4598	30	10447	20
	Extra-Gelder-Auslagen.												
	Für 2 Chebequen à 28 fl. 20 kr.	.	.	.	.	56	40	.	.	.	.	56	40
	„ 16 Kanonier-Schaluppen und 2 Felucken à 10 fl.	.	.	.	.	180	.	.	.	.	.	180	.
	Zusammen	.	.	.	.	10413	30	.	.	.	.	10684	.

17.

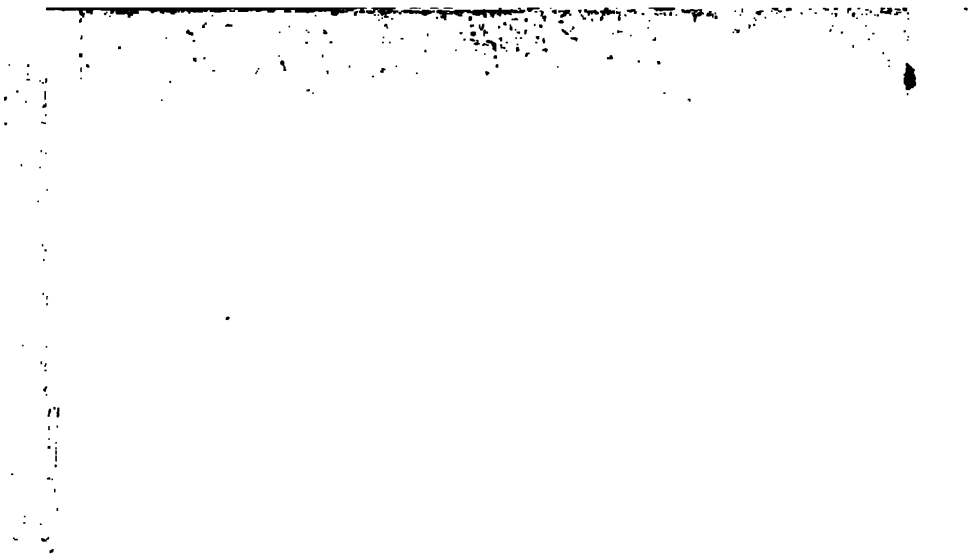
Stand und Gebührs-Entwurf[1])

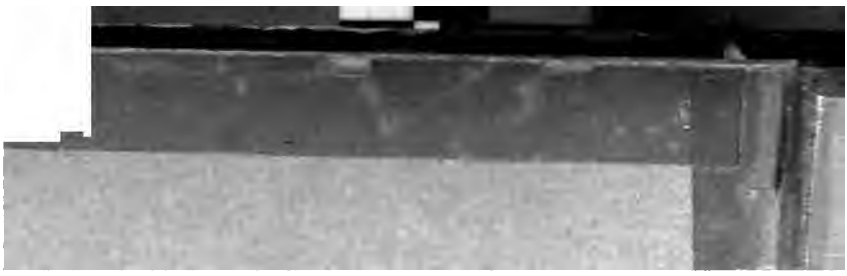
der k. k. Marine am Adriatischen Meer, auf den kompleten Stand.

Kompleter Stand		Monatlich à 30 Tage auf den Friedensfuss						Monatlich à 30 Tage auf den Kriegsfuss					
		an				in Summa		an				in Summa	
		Gehalt		Kostgeld				Gehalt		Kostgeld			
		fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.
	Marine-Stab.												
1	Major und Marine-Kommandant	83	20	8	30	91	50	106	30	8	30	115	.
	16 Kanonier-Schaluppen.												
1	Kapitän mit Oberlieutenantsgehalt	40	.	8	30	48	30	83	20	8	30	91	50
5	Oberlieutenants à 40 fl. . .	200	.	42	30	242	30	333	20	42	30	375	50
5	Unterlieutenants à 35 fl. . .	175	.	42	30	217	30	207	30	42	30	250	.
1	Rechnungsführer	26	.	8	30	34	30	26	.	8	30	34	30
3	Marine-Schreiber à 20 fl. . .	60	.	25	30	85	30	60	.	25	30	85	30
2	Chirurgen à 15 fl.	30	.	17	.	47	.	30	.	17	.	47	.
1	Marine-Dispensier	15	.	8	30	23	30	20	.	8	30	28	30
16	Patrons à 15 fl.	240	.	136	.	376	.	240	.	136	.	376	.
16	Vice-Patrons à 12 fl. . . .	192	.	136	.	328	.	192	.	136	.	328	.
2	Schiffs-Zimmerleute à 15 fl.	30	.	17	.	47	.	30	.	17	.	47	.
215	Matrosen 1. Klasse à 10 fl. .	2150	.	1827	30	3977	30	2150	.	1827	30	3977	30
148	„ 2. „ à 8 fl. .	1184	.	1258	.	2442	.	1184	.	1258	.	2442	.
	hiezu:												
	16 Militär-Artilleristen mit Panatica à 8 fl. 30 kr. . .	.	.	136	.	136	.	.	.	136	.	136	.
415	Summa	4342	.	3663	30	8005	30	4556	10	3663	30	8219	40
	2 Chebequen.												
1	Oberlieutenant	40	.	8	30	48	30	66	40	8	30	75	10
1	Unterlieutenant	35		8	30	43	30	41	30	8	30	50	.
1	Schiffschreiber	20	.	8	30	28	30	20	.	8	30	28	30
2	Chirurgen à 20 fl.	40	.	17	.	57	.	40	.	17	.	57	.
2	Oberbootsmänner à 20 fl. .	40	.	17	.	57	.	40	.	17	.	57	
2	Marine-Kanoniere à 15 fl. .	30	.	17	.	47	.	30	.	17	.	47	.
2	Zimmerleute à 15 fl. . . .	30	.	17	.	47	.	30		17	.	47	.
2	Unterbootsmänner à 12 fl. .	24	.	17	.	41	.	24	.	17	.	41	.
2	Köche à 12 fl.	24	.	17	.	41	.	24	.	17	.	41	.
2	Kadeten à 12 fl.	24	.	17	.	41	.	24	.	17	.	41	.
32	Matrosen 1. Klasse à 10 fl. .	320	.	272	.	592	.	320	.	272	.	592	.
21	„ 2. „ à 8 fl. .	160	.	170	.	330	.	160	.	170	.	330	.
4	„ 3. „ à 4 fl. .	16	.	34	.	50	.	16	.	34	.	50	.
73	Summa	803	.	620	30	1423	30	836	10	620	30	1456	40

[1]) Hofkammer-Archiv.

Kompleter Stand	Monatlich à 30 Tage auf den Friedensfuss			Monatlich à 30 Tage auf den Kriegsfuss		
	an		in Summa	an		in Summa
	Gehalt	Kostgeld		Gehalt	Kostgeld	
	fl. kr.	fl. kr.	fl. kr.	fl. kr.	fl. kr.	fl. kr.
2 Felucken.						
2 Patrons à 15 fl.	30 .	17 .	47 .	30 .	17 .	47 .
2 Vice-Patrons à 12 fl. . . .	24 .	17 .	41 .	24 .	17 .	41 .
20 Matrosen 1. Klasse à 10 fl.	200 .	170 .	370 .	200 .	170 .	370 .
12 „ 2. „ à 8 fl. .	96 .	102 .	198 .	96 .	102 .	198 .
Summa	350 .	306 .	656 .	350 .	306 .	656 .
525 Summa-Summarum	5578 20	4598 30	10176 50	5848 50	4598 30	10447 20
Extra-Gelder-Auslagen.						
Für 2 Chebequen à 28 fl. 20 kr.	. . .	. . .	56 40	. . .	. . .	56 40
„ 16 Kanonier-Schaluppen und 2 Felucken à 10 fl.	. . .	. . .	180 .	. . .	. . .	180 .
Zusammen	. . .	. . .	10413 30	. . .	. . .	10684 .





VA 473 .G4 pt.1
Osterreichs Seewesen im dem Ze
Stanford University Libraries
3 6105 033 524 666

VA
473
G4
pt. 1

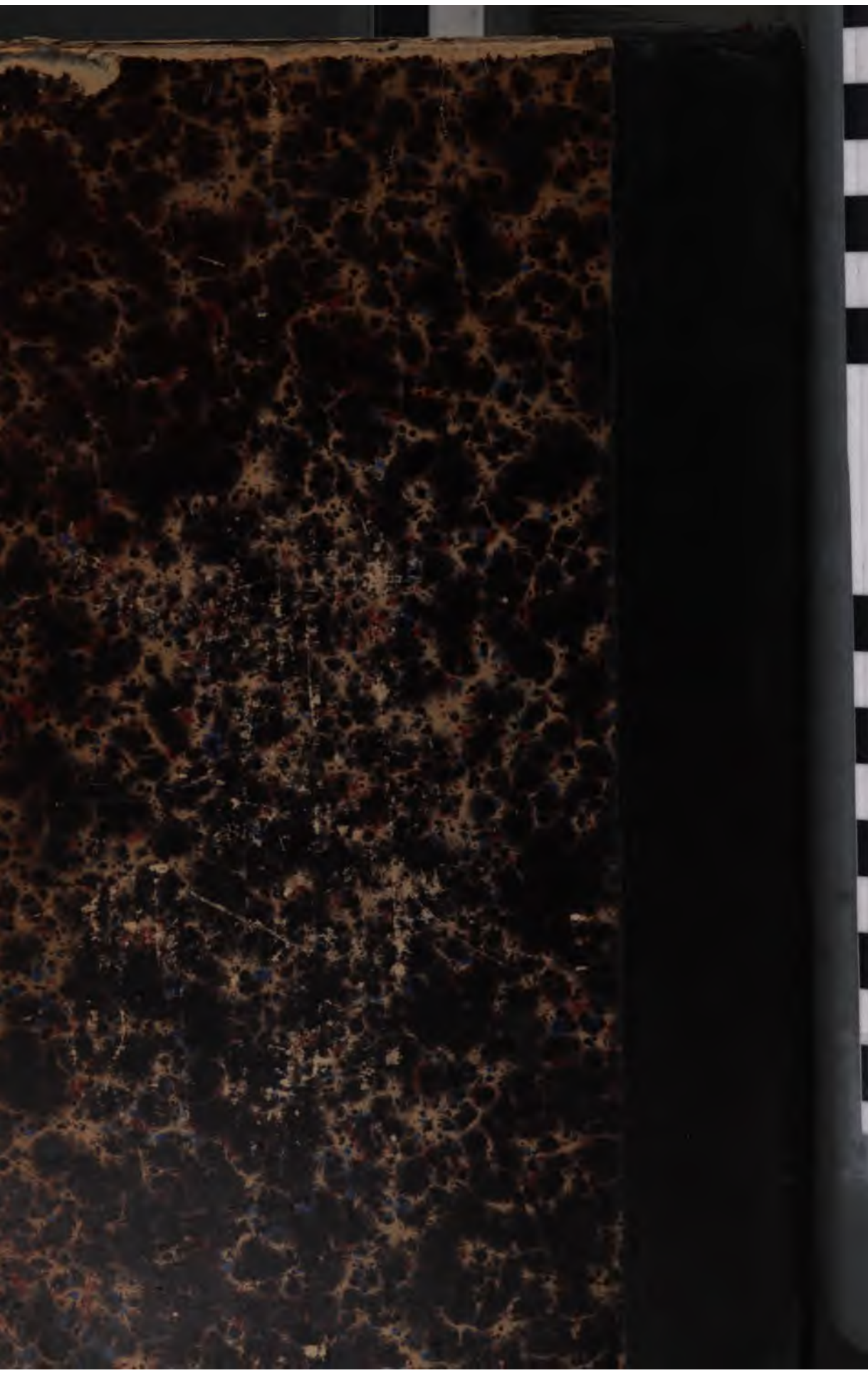
Stanford University Libraries
Stanford, California

Return this book on or before date due.

JUN 23 1972

SEP 10 1972

SPRING 1979

APR 09 1991 - ILL

3-26